



物流2024年問題の影響と現状に係る 実態調査

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
2025年5月9日

調査概要

●目的

2024年4月以降に起きた「物流の2024年問題」に関する懸念事項が現実化しているか実態を調査することで、様々な影響や課題等を把握することを目的とする。

●調査期間

2025年3月7日（金）～13日（木）

●調査方法

インターネット調査

- ・物流企業向け（全問34 ※一部回答対象業種を指定した設問あり）
- ・荷主企業向け（全問42 ※一部回答対象業種を指定した設問あり）

●調査対象

JILSメールマガジンに登録している発着荷主（製造業、流通業）、物流事業者の方に対してアンケート回答を依頼

●回答者

189名

全体概況（調査結果の概要）

2024年度の輸送の状況

- 2024年度の営業用貨物自動車を使った輸送は、製造業・流通業では引き続き運んでいる傾向にある。一方物流業では、運びにくくなった傾向が強く、業種により差異が見られる。
- 地域内輸送では、製造業・物流業の約半数が運びにくくなった、または運べなくなった地域があると回答。関東が最も深刻であり、近畿、中国、九州も上位に並ぶ。
- 地域間輸送では、物流業の約半数が運びにくくなったまたは運べなくなった区間があると回答。【発地】では関東、近畿、北陸信越、中部、【着地】では、近畿、中国、九州、中部が上位を占める。着地では西日本に課題が多いことが推測される。
- 運びにくくなったまたは運べなくなった時期は2024年10月以降に集中しており、特に2024年12月が深刻であった。

2024年問題への対応状況

- ドライバーの滞在時間・荷待ち時間は現状維持～短縮傾向にある。ドライバーの待機時間を意識した取り組みが進んでいることがうかがえる。
- ロードファクター及び積載率も現状維持～拡大傾向にあり、特に製造業・流通業では約3割の事業者が、積載率が大きくなっていると回答している。

他の輸送モードの輸送量の増減

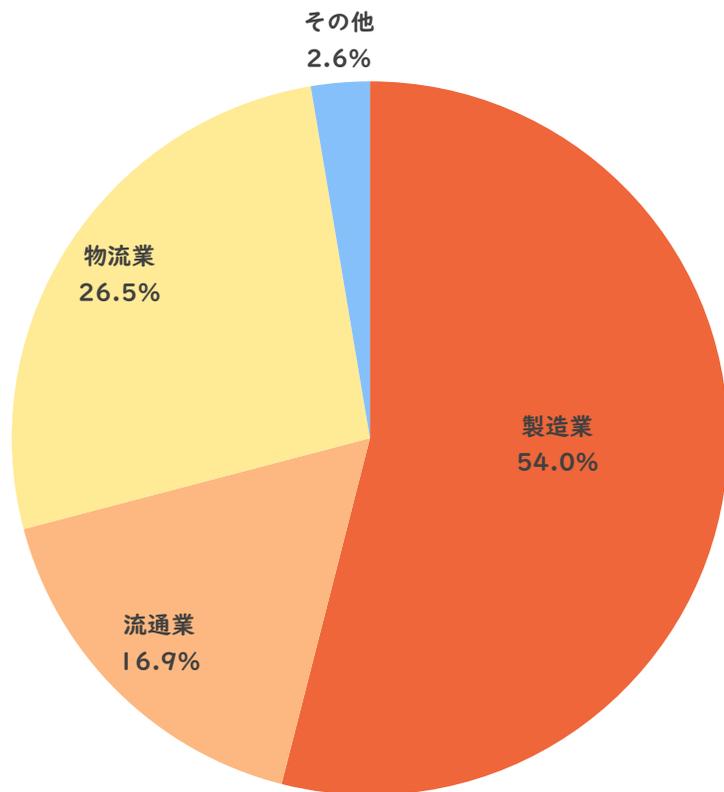
- 鉄道輸送及び内航船舶輸送は、製造業では現在利用している事業者のうち約4割が輸送量が大きくなっていると回答している。一方、国内航空輸送は全業種で現状維持の傾向にある。

物流統括責任者の役職（職位）

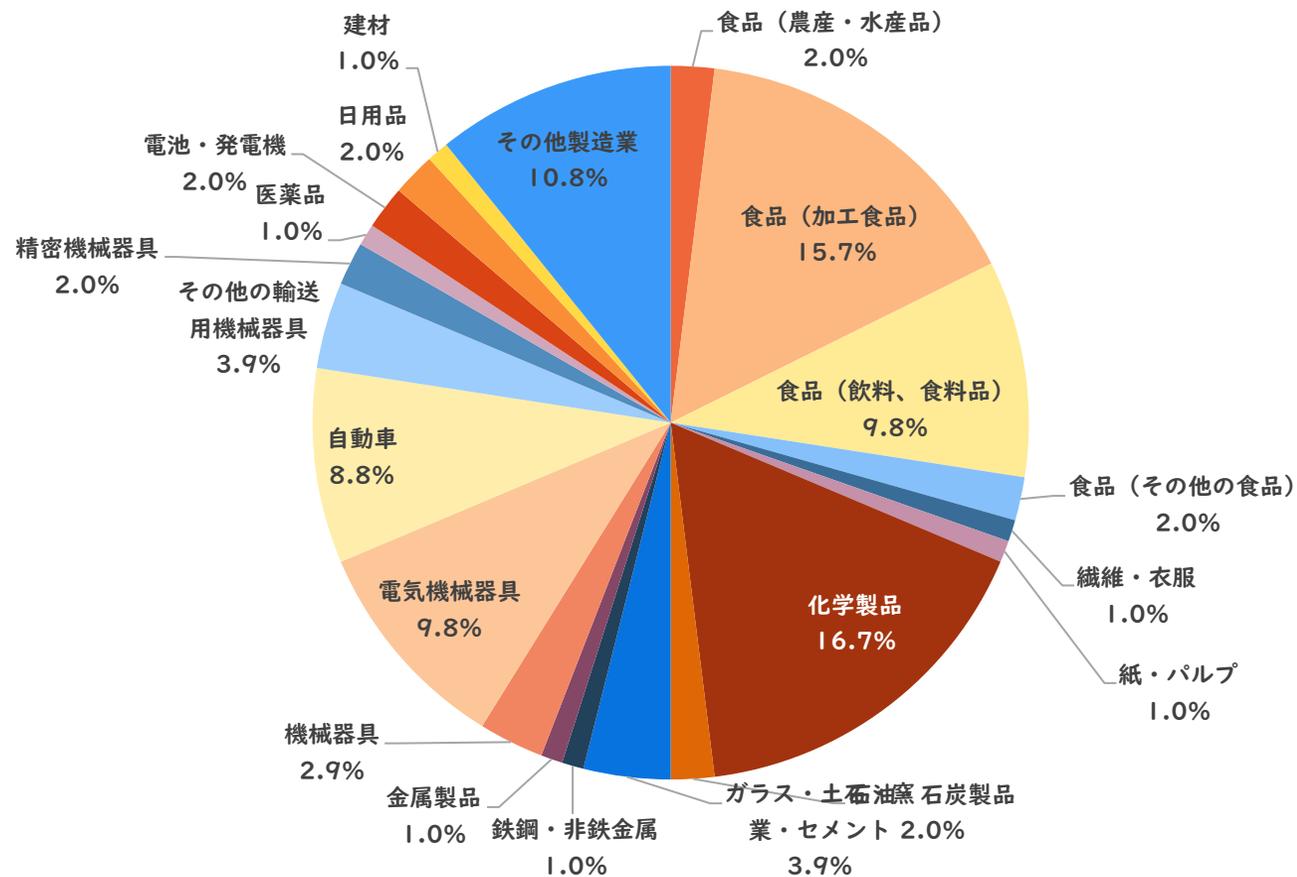
- 物流統括管理者の役職（職位）は未定が最も多く、検討中であることがうかがえる。未定を除き、製造業では「執行役員」、流通業では「役員」の回答率が高い。

回答者属性

全体 (n=189)

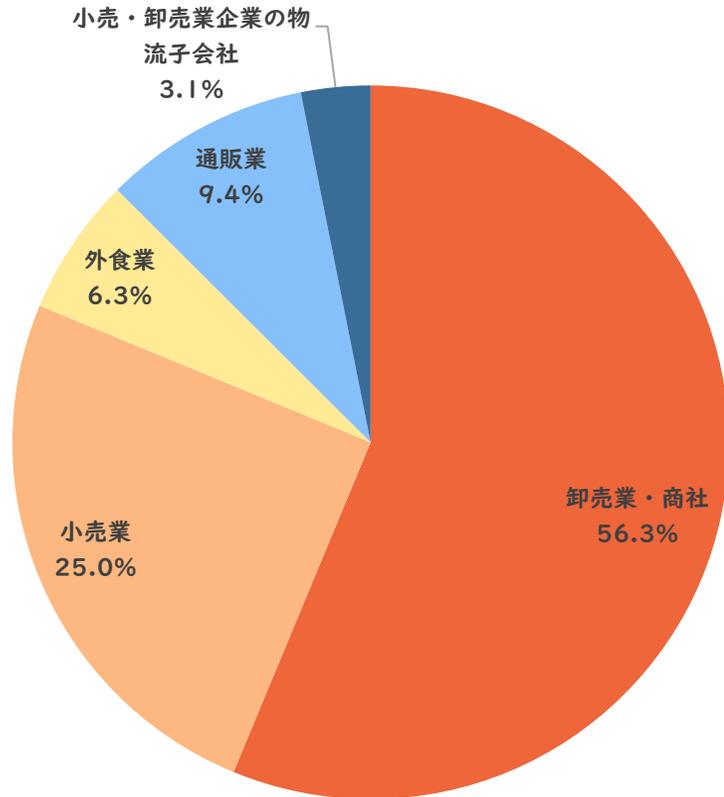


業種：製造業 (n=102)

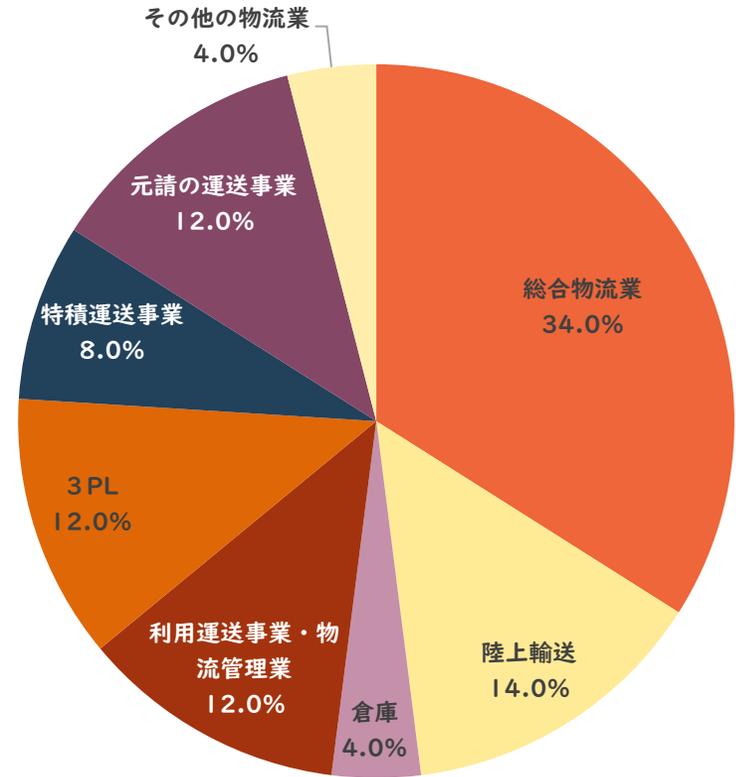


回答者属性

業種：流通業 (n=32)

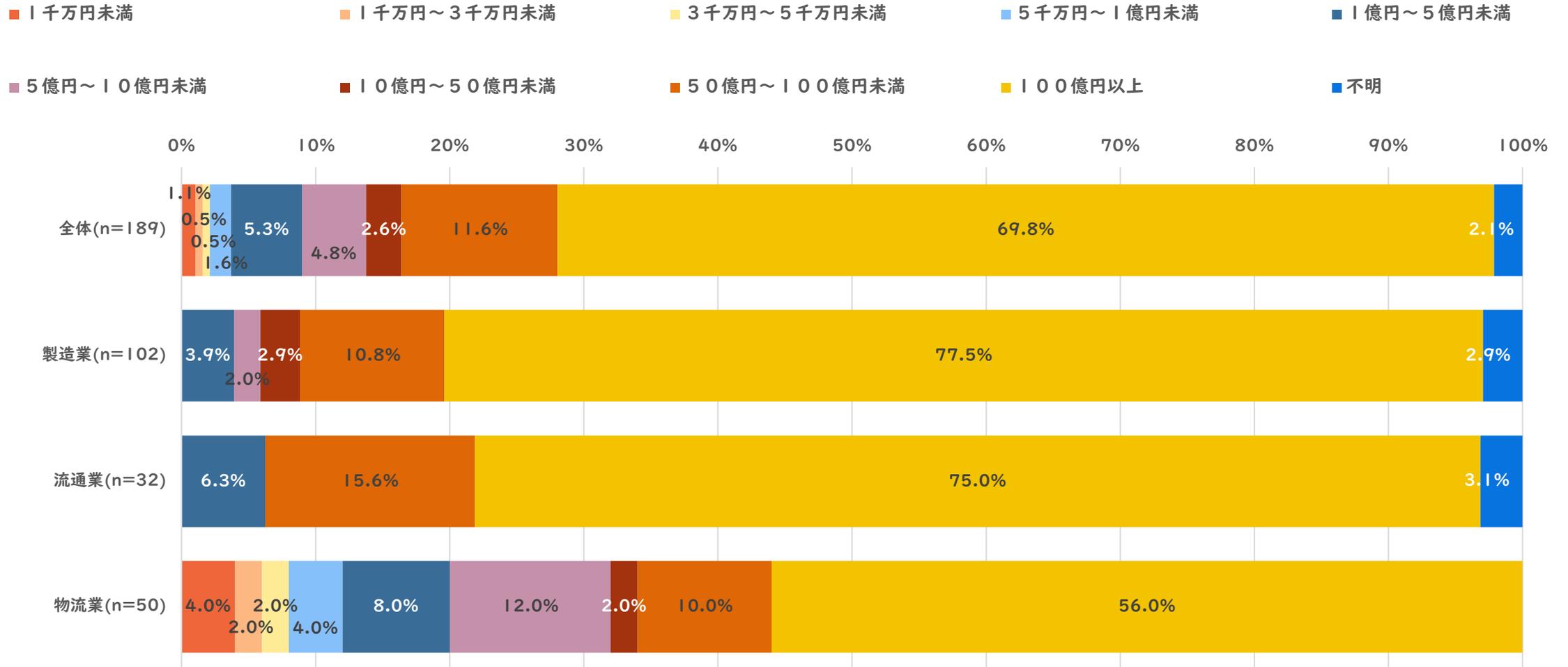


業種：物流業 (n=50)



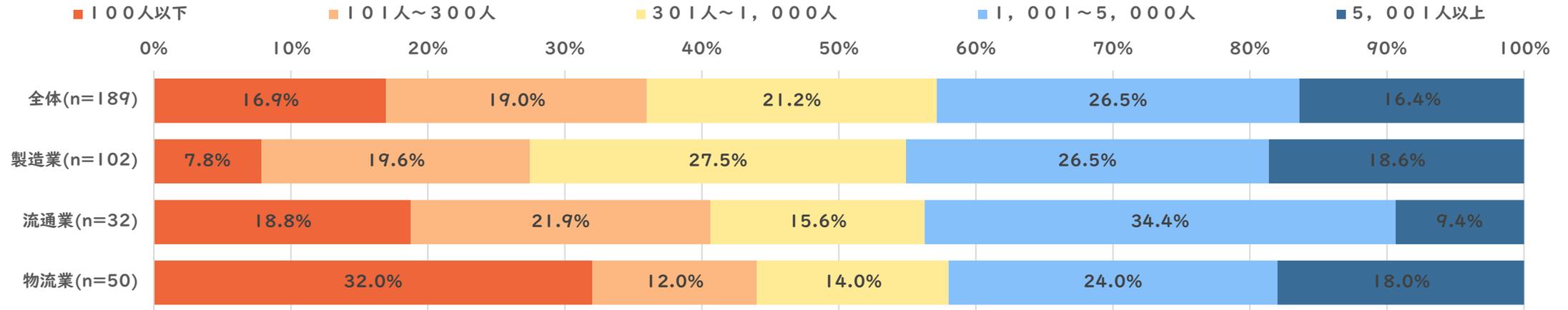
回答者属性

売上高

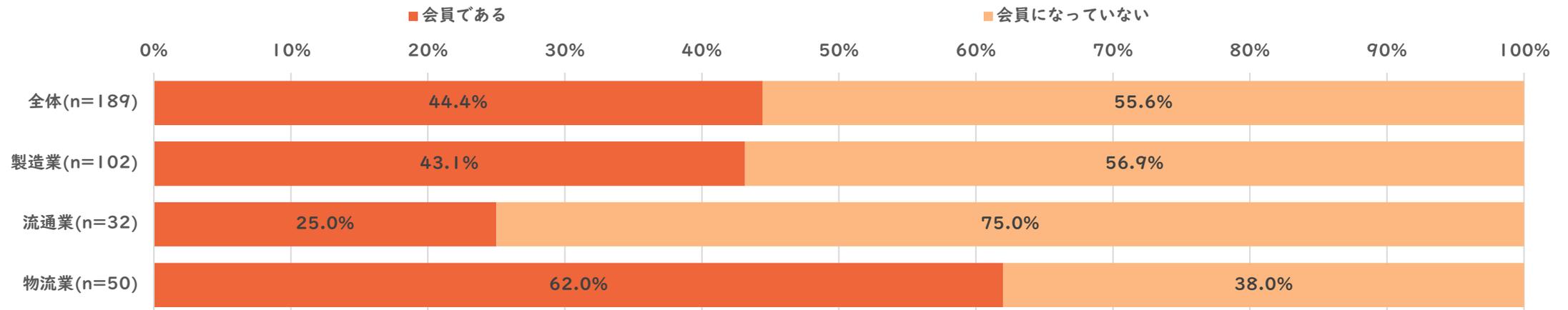


回答者属性

従業員数

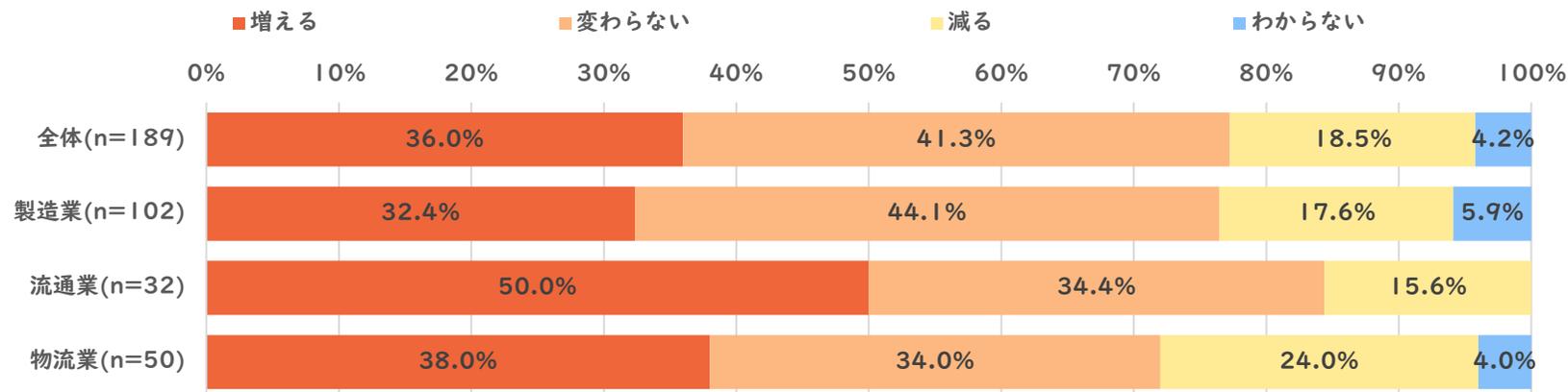


JILS会員の登録状況



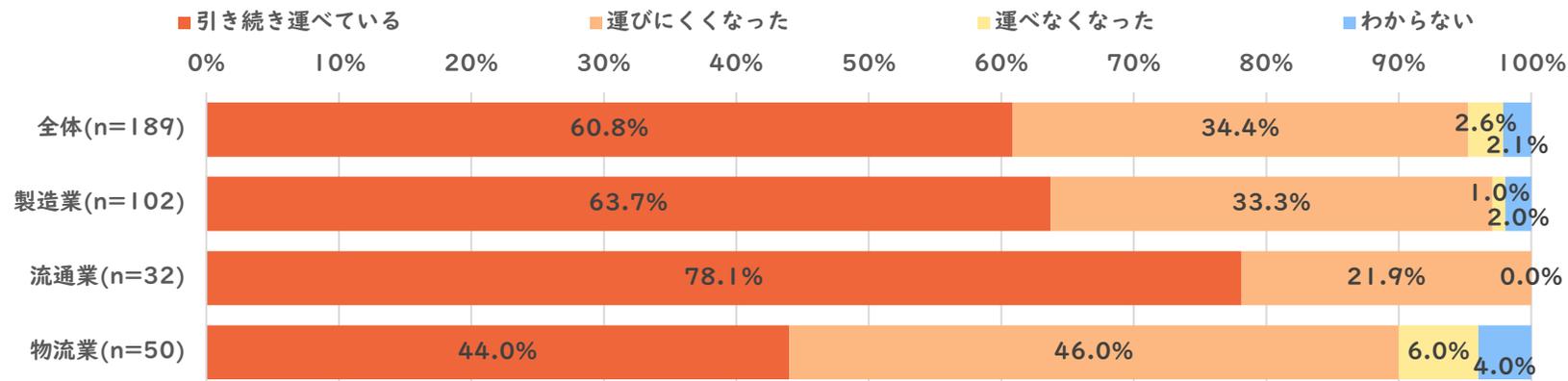
Q1.2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べて、2024年度の営業用貨物自動車を使った貴社の輸送量（トンベース）はどのように変わりますか。

・全体では、「増える」が36.0%、「変わらない」が41.3%、「減る」が18.5%となった。「増加」もしくは「現状維持」の傾向が見られる。
 ・物流業だけで見ると、「増える」が38%を占める一方、「減る」という回答も24%と比較的高い水準となった。



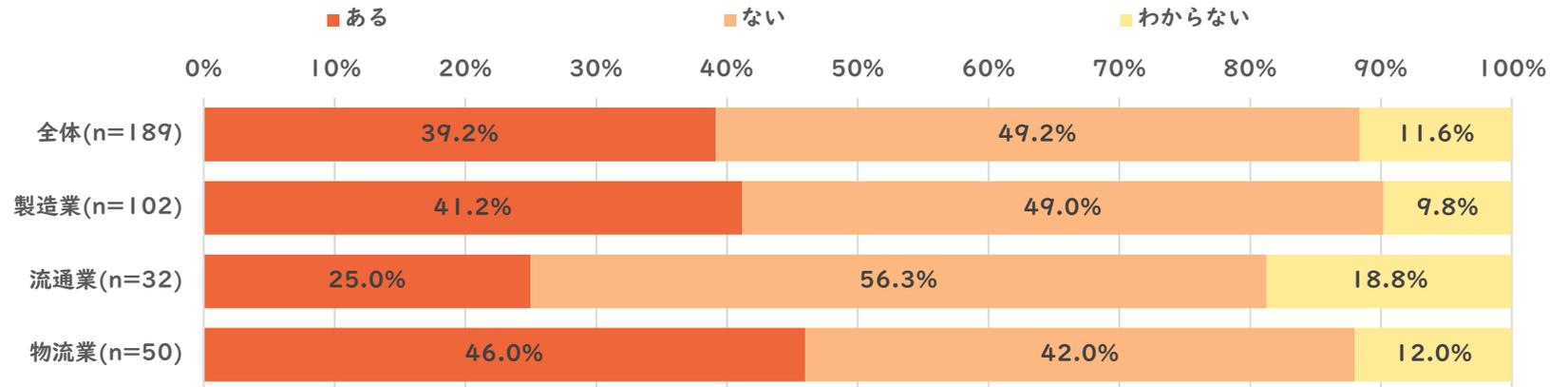
Q2.2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車を使った輸送は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変わりますか。

・製造業では約6割、流通業では約8割が「引き続き運んでいる」と回答している。
 ・一方物流業では、「運びにくくなった」の回答が最も多く、荷主の回答との乖離が発生している。「運びにくくなった」と「運べなくなった」を合わせた回答が5割を超えることから、課題が大きいことがうかがえる。



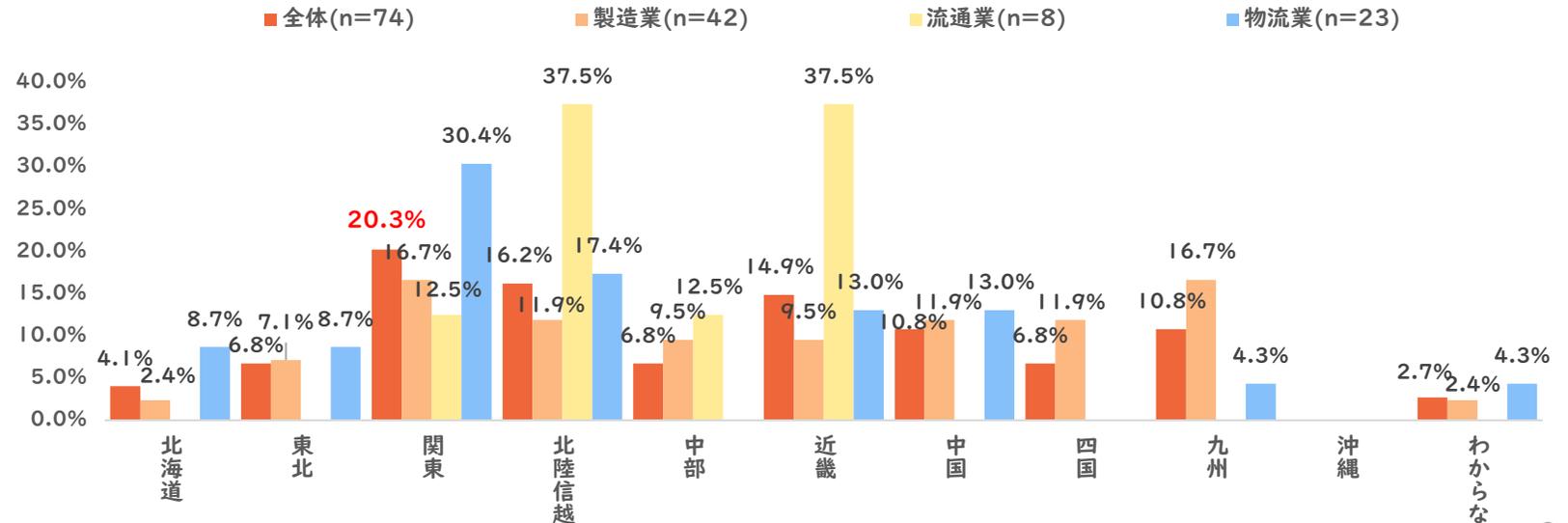
Q3. 2024年度、個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った地域内の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった地域はありますか。

- ・製造業及び物流業では、荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった地域が「ある」という回答が4～5割を占める。
- ・一方流通業では、「ない」という回答が半数以上であり、業種による差異がみられた。
- ・特に物流業では、「ある」という回答が46%と最も多く、大きくはないものの、荷主の回答との乖離がみられる。



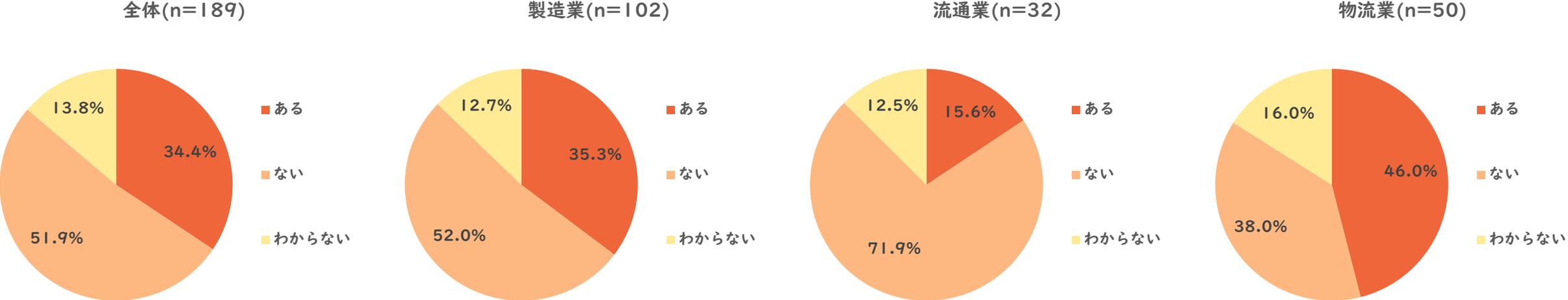
Q4. 「ある」と回答された方にお伺いします。最も深刻な地域をお聞かせください。

- ・全体では「関東」の回答が最も多い。「近畿」、「中国」、「九州」も深刻な地域として上位に並ぶ。
- ・製造業では突出した地域はなく、分散している傾向にある。
- ・流通業では、「北陸信越」、「近畿」がそれぞれ約4割を占める。
- ・物流業では、「関東」が約3割、「北陸信越」が約2割を占める。



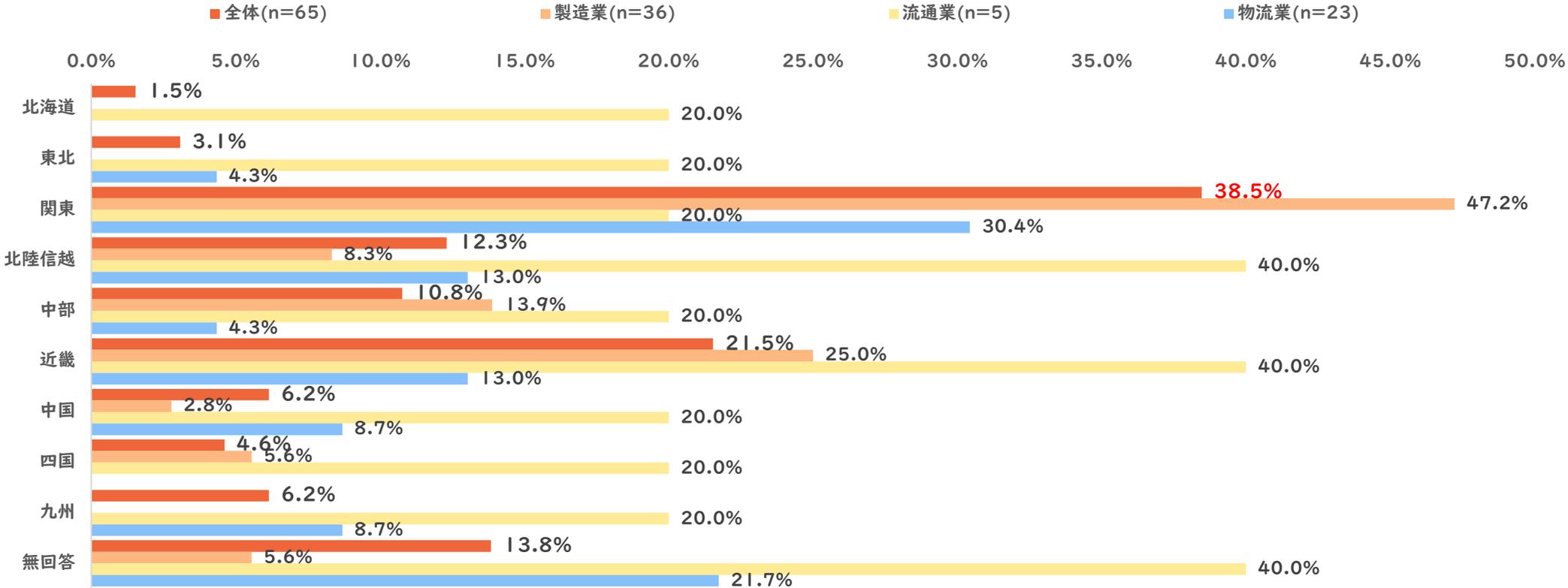
Q5. 2024年度、個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間がありますか。

- 全体では、荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間が「ない」という回答が51.9%を占め、「ある」という回答が34.4%となった。
- 製造業は、全体とほぼ同様の傾向。
- 流通業では、72%が「ない」と回答し、運びにくくなったまたは運べなくなった区間はあまりないことがうかがえる。
- 物流業では、約半数が運びにくくなったまたは運べなくなった区間が「ある」という結果になり、荷主の回答との乖離が発生している。



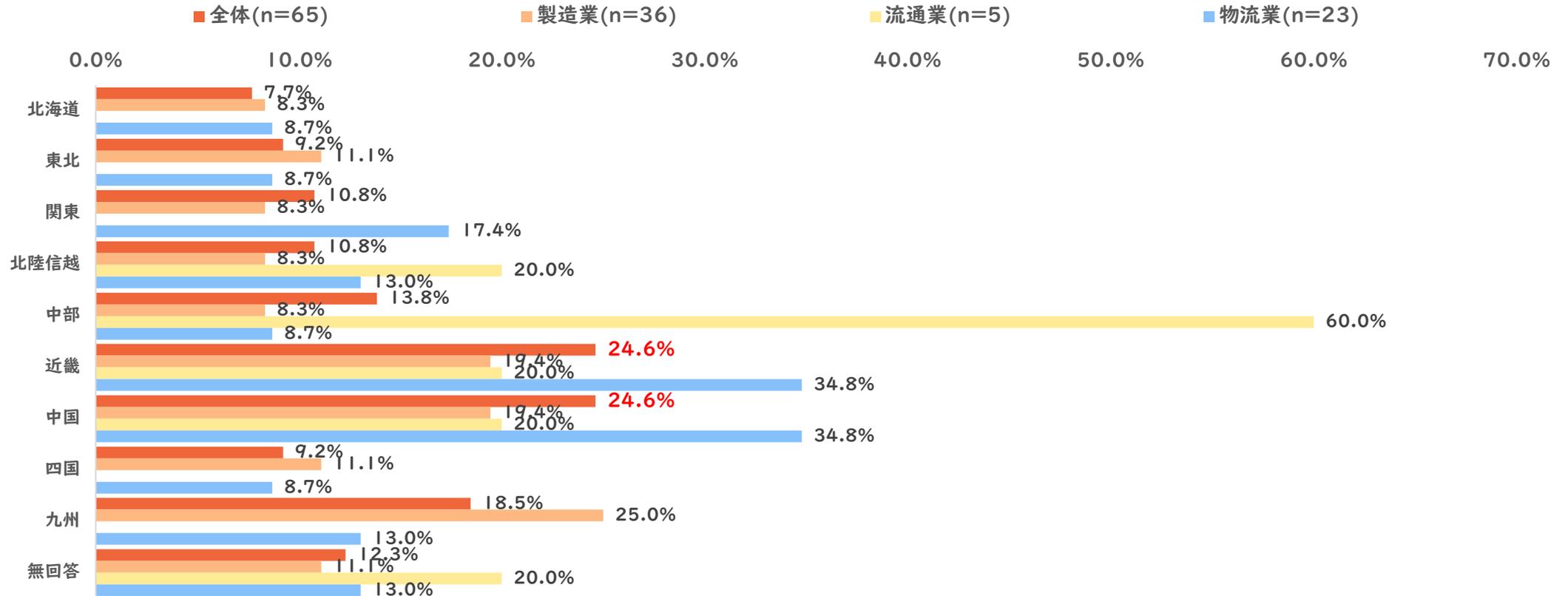
Q6. 個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間が「ある」と回答された方にお伺いします。最も深刻な地域【発地】をお聞かせください。（複数選択可）

- 全体では、「関東」が約4割を占め、最も深刻な地域（発地）として挙がっている。「近畿」、「北陸信越」、「中部」も上位に挙がっている。一方、回答が少なかったのは「北海道」や「東北」である。これは、そもそも発荷物が少ない地域であることが理由であると推測される。
- 製造業では、「関東」が最も高く、「近畿」、「中部」も比率が高い。
- 物流業では、「関東」、「北陸信越」が最も高く、「近畿」、「中国」、「九州」が続く。
- 総じて発地としては、「関東」や「北陸信越」に課題が多い傾向がうかがえる。



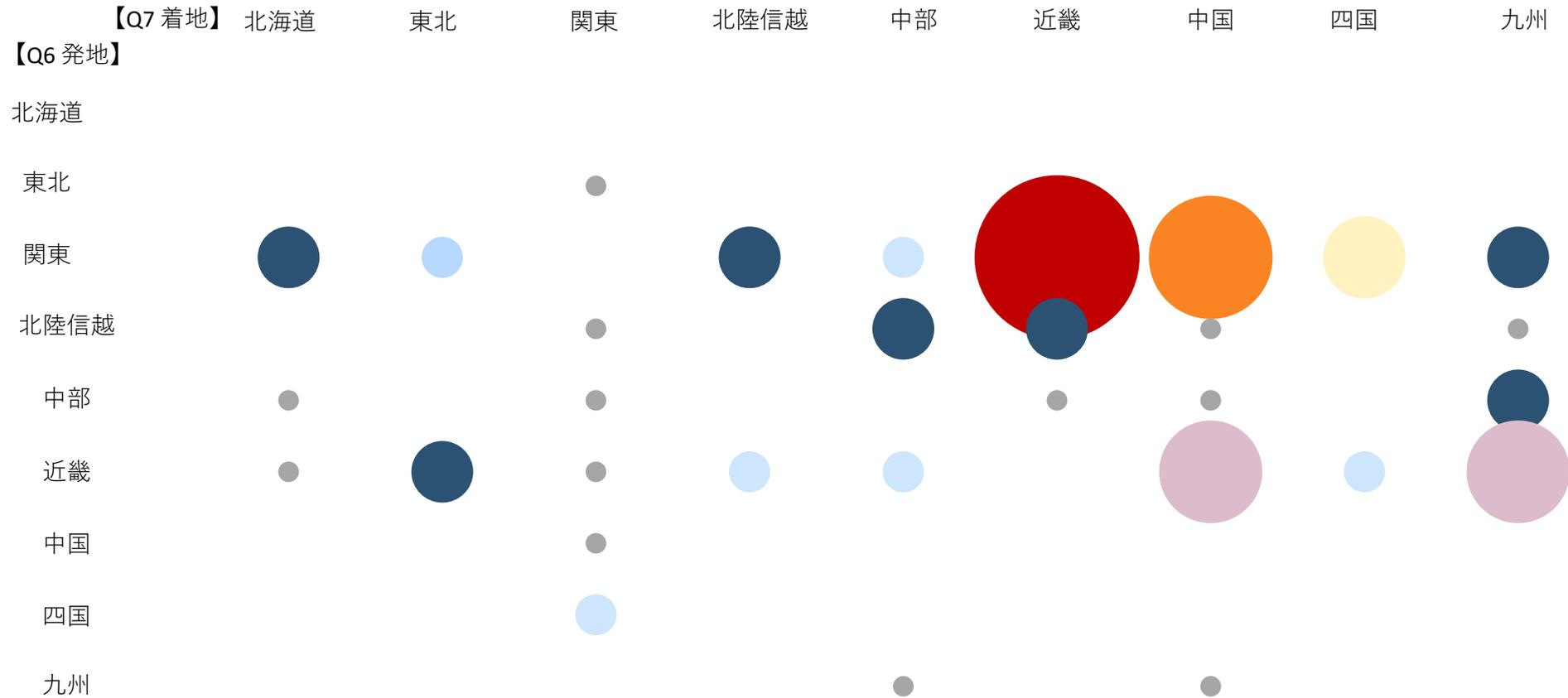
Q7.個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間が「ある」と回答された方にお伺いします。最も深刻な地域【着地】をお聞かせください。（複数選択可）

- 全体では、最も深刻な地域（着地）は「近畿」と「中国」であり、それぞれ全体の約25%を占める。「九州」、「中部」、「北陸信越」、「関東」も上位を占める。
- 製造業では、「近畿」、「九州」が最も高く、「中国」も比較的高い。
- 流通業では、「中国」が6割を占める。
- 物流業では、「近畿」、「関東」、「中国」の比率が高い。
- 総じて着地としては、西日本エリアに課題が多い傾向がうかがえる。



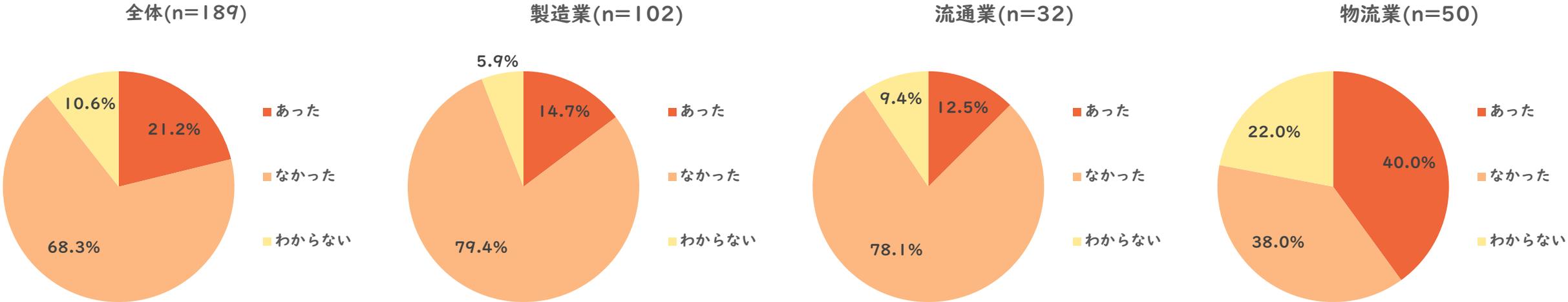
【参考】Q6及びQ7合算した、最も深刻な発地及び着地（複数選択可）

- ・最も深刻な区間として回答が多かったのは「関東発・近畿着」、次いで「関東発・中国着」である。
- ・発地は関東に課題が集中している傾向にある。
- ・着地は西日本エリアに特に課題が多くみられた。



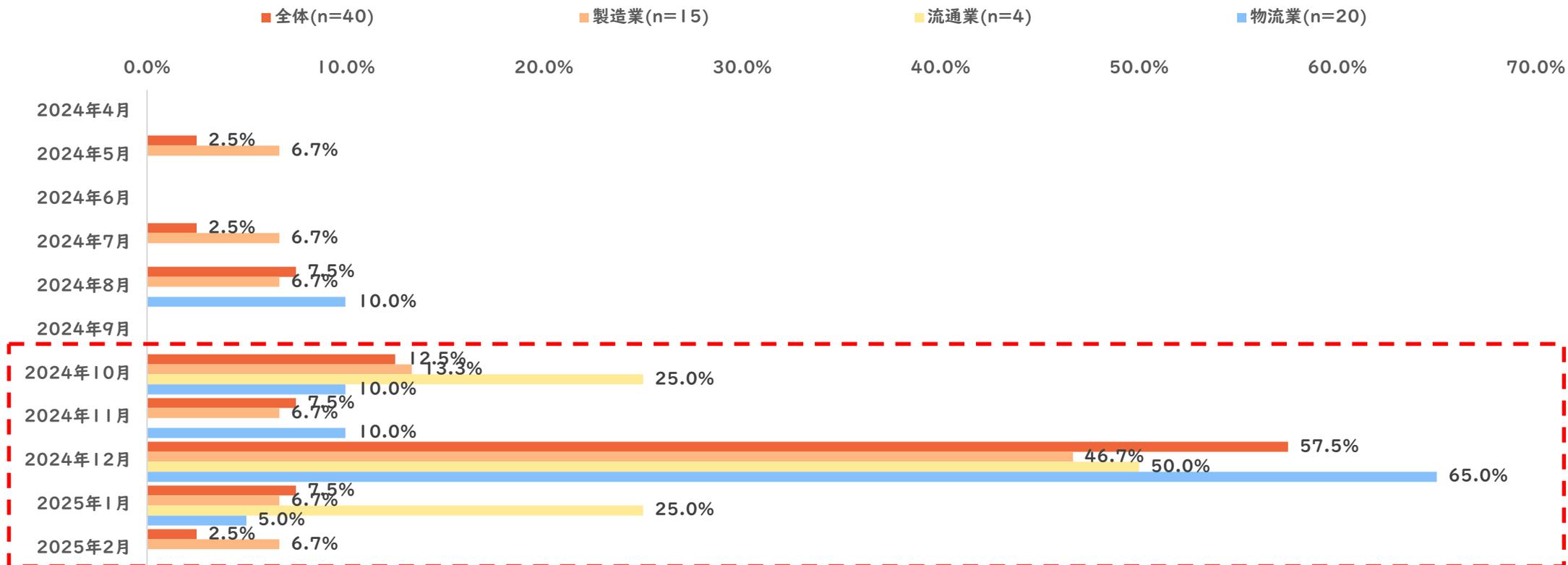
Q8.2024年度、個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった月はありましたか。

・全体でみると、地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった月は「なかった」という回答が68.3%と最も多く、2024年度はこれまで通り運んでいるケースの方が多いといえる。一方、「あった」という回答は21.2%に達している。全体は2割は運べていない、もしくは運びにくくなった時期があるという軽視できない状況が明らかとなった。
 ・物流業だけをみると、約4割が「あった」と回答しており、荷主の回答との乖離がみられた。



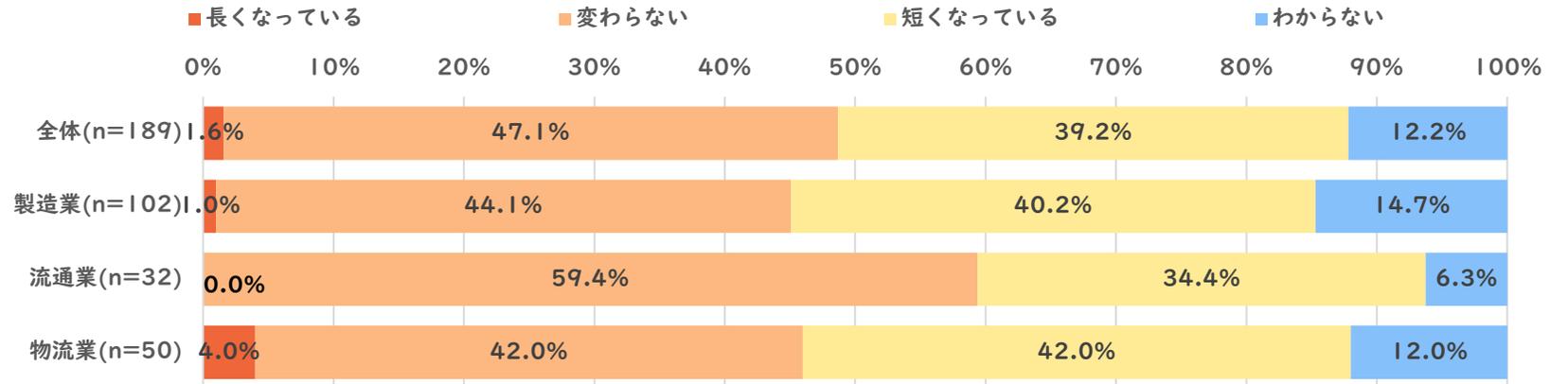
Q9. 「あった」と回答された方へお伺いいたします。最も深刻だった月をお聞かせください。

- 全体でみると、「2024年12月」の回答が約6割を占め、特に年末に深刻な状況であったことがうかがえる。
- 2024年4月から半年経過した、2024年10月以降に回答が増加しており、全体の9割を占める。
時間外労働時間の規制は年単位であるため、年度末に向かって労働時間が厳しい月が増えていくことも懸念される。
- 2025年1月、2025年2月は改善しているようにも見えるが、これは荷物の輸送需要自体が落ち着いたことも影響していると想定される。従って、年度末などの輸送需要が高まる時期には、再び荷物が運びにくくなるまたは運べなくなる事態が発生する可能性も考えられる。



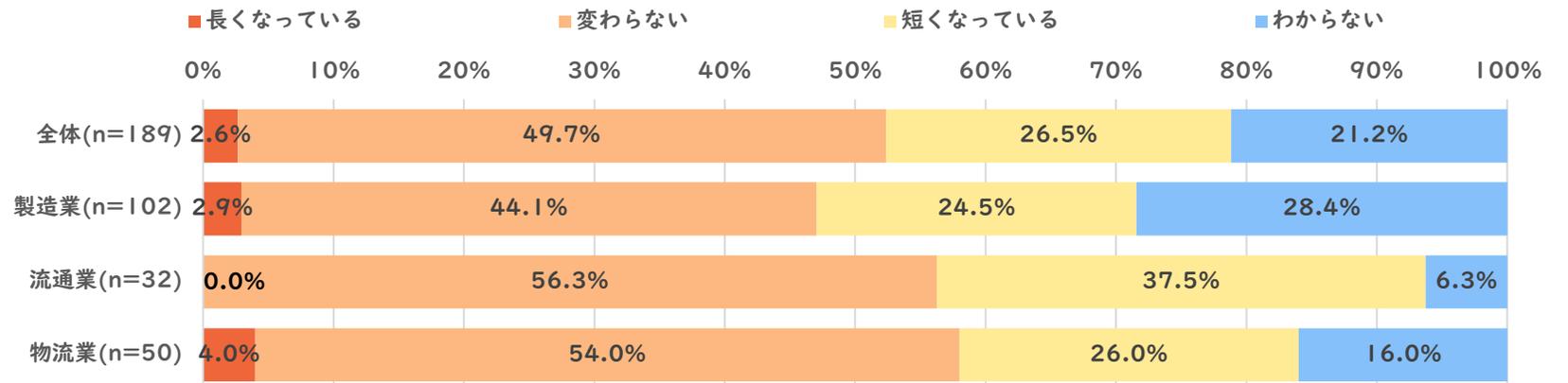
Q10.2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**出発地**（荷物を積んだ場所）での**滞在時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体でみると、「変わらない」が約5割、「短くなっている」が約4割を占め、「長くなっている」という回答は2%以下である。出発地での滞在時間は現状維持・短縮傾向にあるといえる。
 ・物流業では、「変わらない」、「短くなっている」が約8割を占め、製造業、流通業も同様の回答が8割以上を占める。



Q11.2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**到着地**（荷物を降ろした場所）での**滞在時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

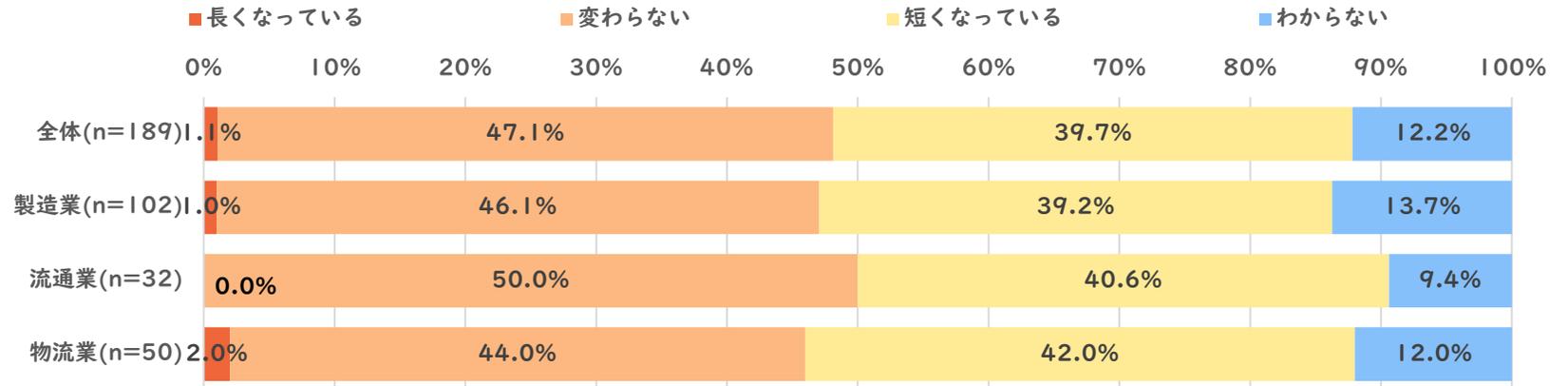
・全体でみると、「変わらない」が約5割、「短くなっている」が約3割、「わからない」が約2割を占める。出発地と同様に、滞在時間は現状維持・短縮傾向にある。ただし、約2割が「わからない」という回答であり、把握できていないケースも多い。
 ・出発地の「わからない」は約1割であったことから、到着地の状況に対する関心の低さがうかがえる。



Q12.2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**出発地**（荷物を積んだ場所）での**荷待ち時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体では、「変わらない」が約5割、「短くなっている」が約4割を占め、「長くなっている」という回答は2%以下である。出発地の荷待ち時間は現状維持・短くなっている傾向にある。

・Q14の荷役時間、Q16の検品時間と比べ、全体では「短くなっている」の割合が大きくなっている。「荷待ち時間」を意識した取り組みが進んでいると予想される。

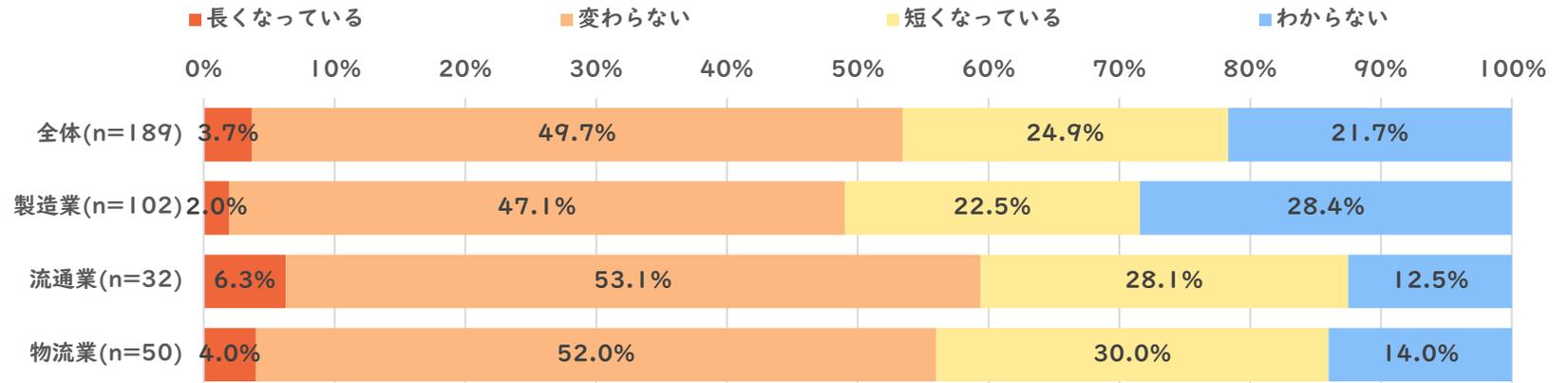


Q13.2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**到着地**（荷物を降ろした場所）での**荷待ち時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体で見ると、「変わらない」が約5割、「短くなっている」が約3割、「わからない」が約2割を占める。出発地と同様に、荷待ち時間は現状維持・短縮傾向にある。

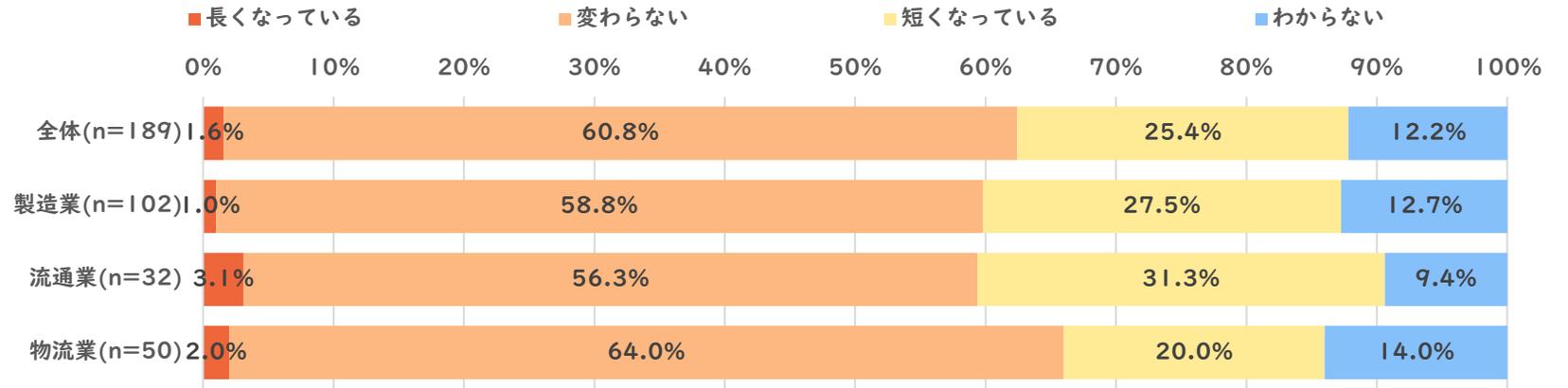
・「長くなっている」という回答は全体の4%以下である。

・出発地の「わからない」は約1割である一方、到着地では約2割を占めており、到着地に対する関心の低さがうかがえる。



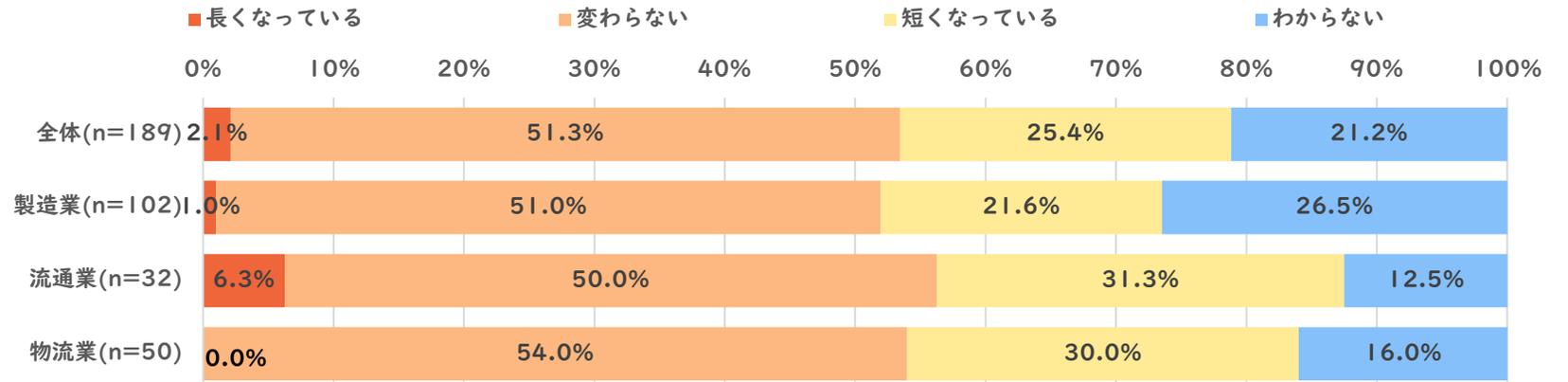
Q14. 2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**出発地**（荷物を積んだ場所）での**荷役時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体では、「変わらない」が約6割、「短くなっている」が約2.5割を占め、大きな変化がないことがうかがえる。なお、「長くなっている」という回答は2%以下である。
 ・Q12の荷待ち時間と比べ、全体では「短くなっている」の割合が少なく、「変わらない」の割合が大きくなっている。荷待ち時間と比較すると、取り組みの進みが遅いことがうかがえる。



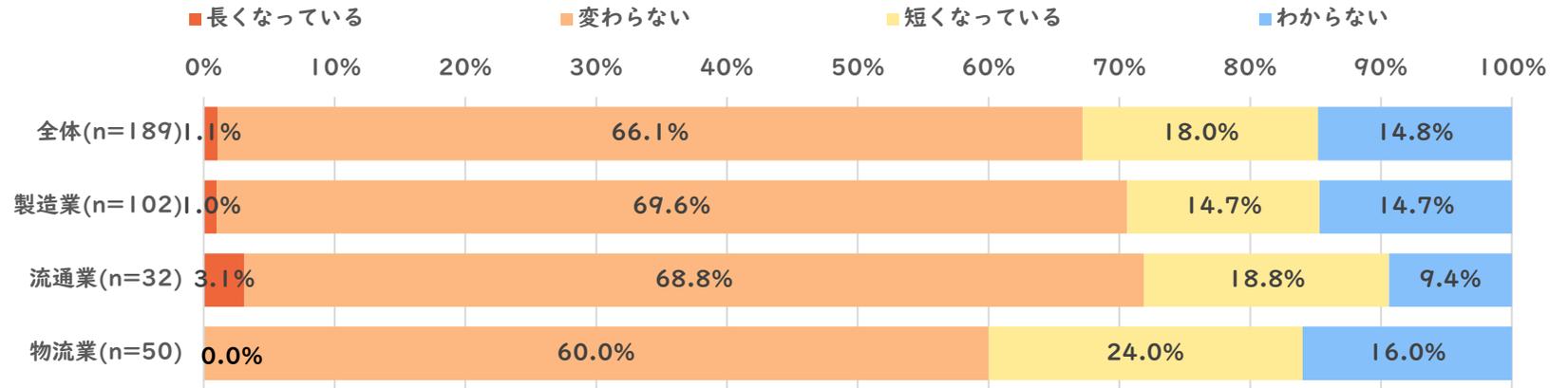
Q15. 2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**到着地**（荷物を降ろした場所）での**荷役時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体で見ると、「変わらない」が約5割、「短くなっている」が約2.5割、「わからない」が約2割を占める。出発地と同様に、現状維持の傾向にある。
 ・出発地の「わからない」は約1割である一方、到着地では約2割を占めており、到着地の状況に対する関心の低さがうかがえる。



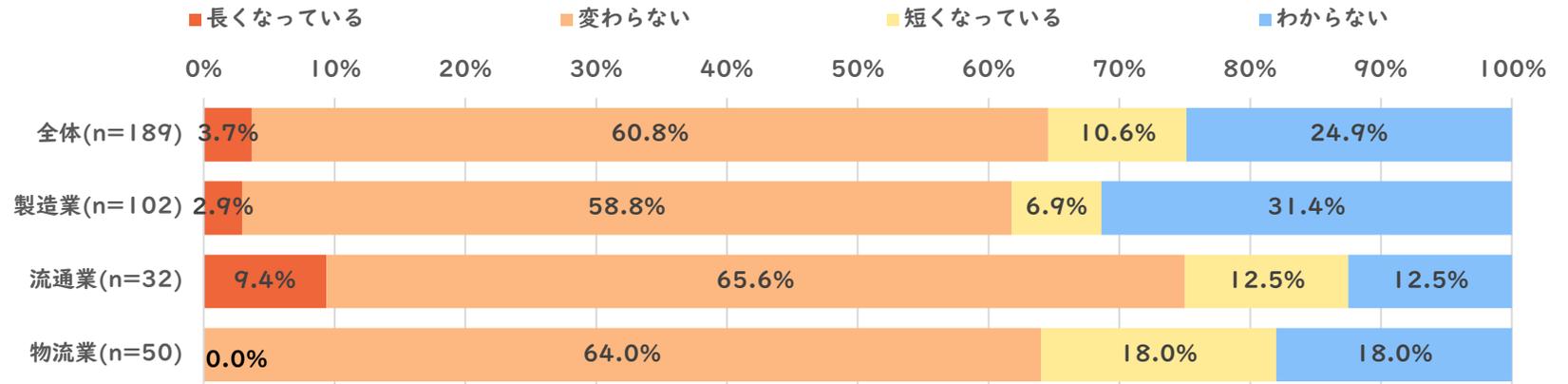
Q16. 2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**出発地**（荷物を積んだ場所）での**検品時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体では、「変わらない」が約6.6割、「短くなっている」が約2割、「わからない」が約1.5割となった。検品時間に大きな変化がないことがうかがえる。なお、「長くなっている」という回答は2%以下である。
 ・Q12の荷待ち時間やQ14の荷役時間と比べ、全体では「変わらない」の割合が大きい。検品の取り組みは限定的であり、他の優先事項があることがうかがえる。



Q17. 2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの**到着地**（荷物を降ろした場所）での**検品時間**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

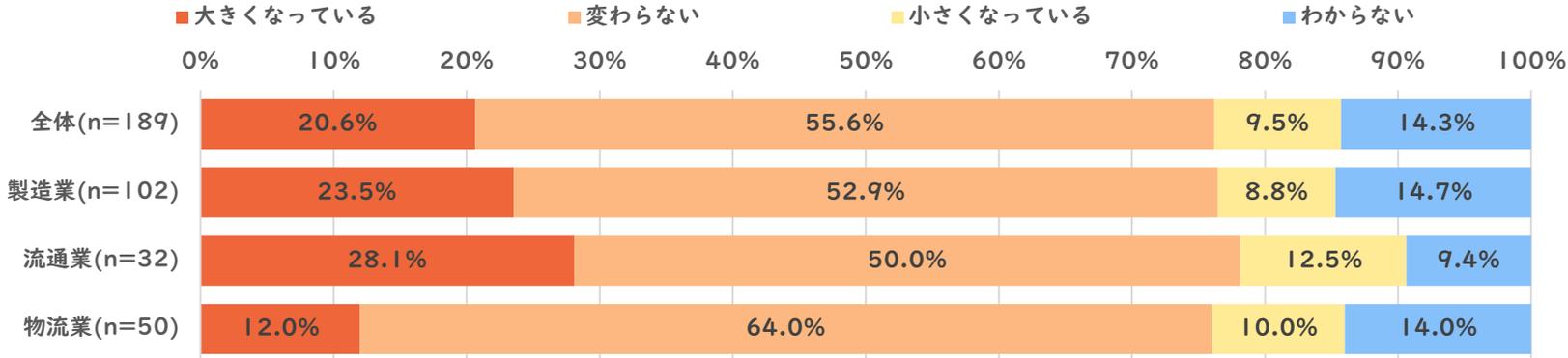
・全体で見ると、「変わらない」が約6割、「短くなっている」が約1割、「わからない」が約2.5割を占める。なお、「長くなっている」という回答は3.7%であり、出発地よりは高い傾向にある。
 ・流通業では、「長くなっている」が約1割を占め、ほかの業種に比べ多くなっている。



Q18. 2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車の出発地（荷物を積んだ場所）でのロードファクターは2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

※ロードファクター：積載効率をさし、車両の輸送能力（最大積載重量×全走行距離）に対して実際にどれだけの貨物を運んでいる（輸送重量×輸送距離）かを示す指標。

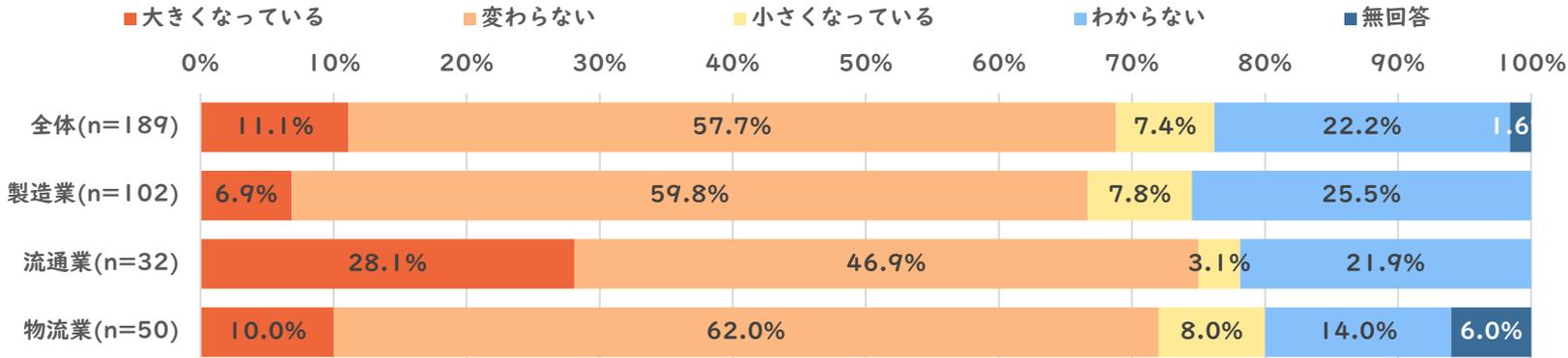
・全体では、「大きくなっている」が約2割、「変わらない」が約5.5割、「小さくなっている」が約1割である。2023年度と比較し、2024年度のロードファクターは現状維持～拡大傾向となっている。
 ・製造業、流通業は2割以上、物流業は約1割が「大きくなっている」と回答している。



Q19. 2024年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車の到着地（荷物を降ろした場所）でのロードファクターは2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

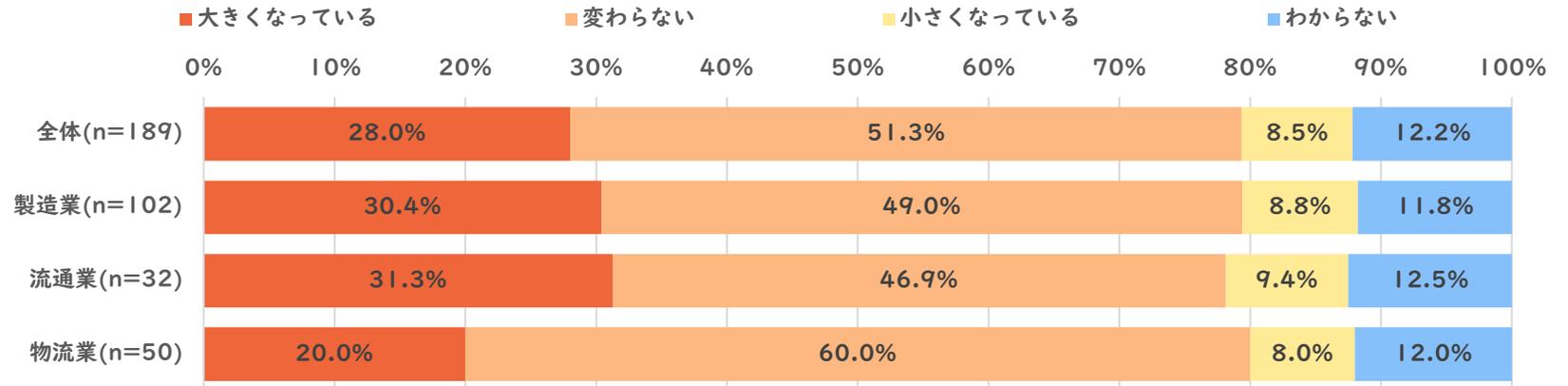
※ロードファクター：積載効率をさし、車両の輸送能力（最大積載重量×全走行距離）に対して実際どれだけの貨物を運んでいる（輸送重量×輸送距離）かを示す指標。

・全体では、「大きくなっている」が約1割、「変わらない」が約6割、「小さくなっている」が約1割である。
 ・出発地の「わからない」は約1割である一方、到着地では約2割を占めており、到着地の状況に対する関心の低さがうかがえる。



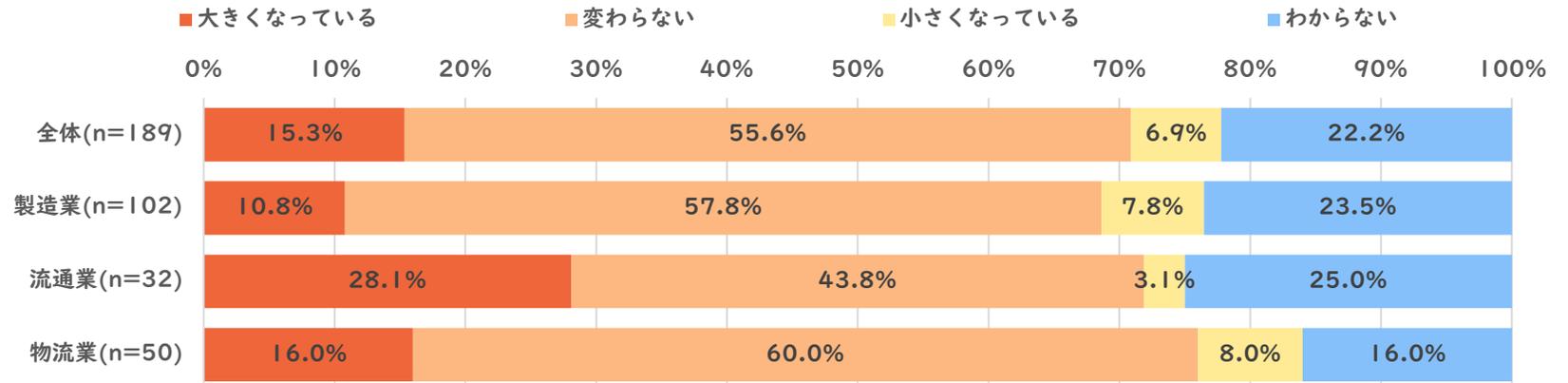
Q20. 2024年度、貴社全体で見て、貴社を**出発する**営業用貨物自動車の**積載率**（輸送重量／最大積載重量）は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

- ・全体では、「大きくなっている」が28%、「変わらない」が約52%、「小さくなっている」は10%以下である。
- ・2023年度と比較し、2024年度の積載率は現状維持～拡大傾向にある。
- ・製造業及び流通業では、「大きくなっている」の回答が約30%を占め、物流業では20%程度である。



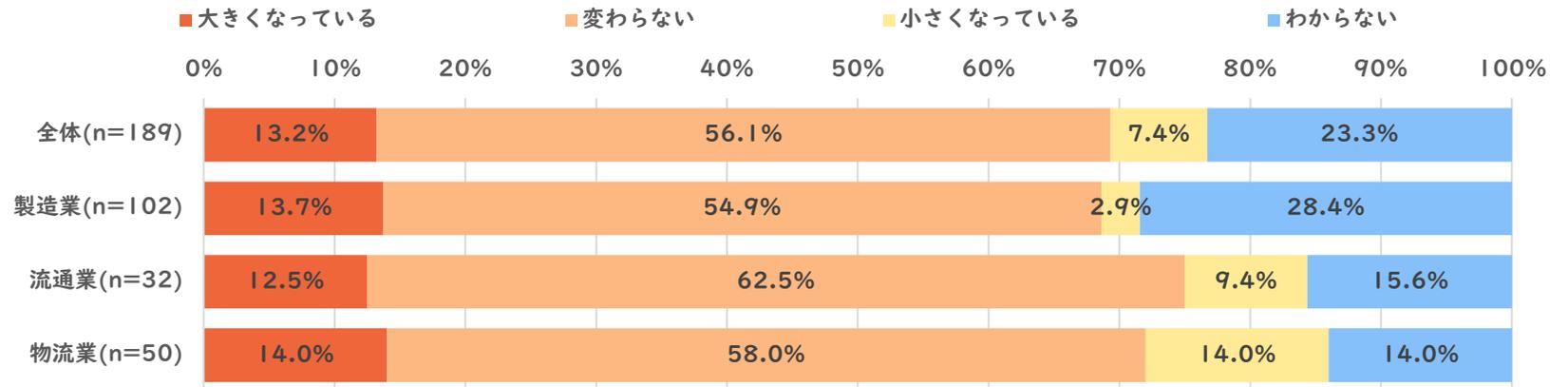
Q21. 2024年度、貴社全体で見て、貴社に**到着する**営業用貨物自動車の**積載率**（輸送重量／最大積載重量）は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

- ・全体で見ると、「大きくなっている」が約15%、「変わらない」が約56%となり、出発よりも「大きくなっている」という回答率は少ない。現状維持の傾向にある。
- ・出発地の「わからない」は約1割である一方、到着地では約2割を占めており、到着地の状況に対する関心の低さがうかがえる。



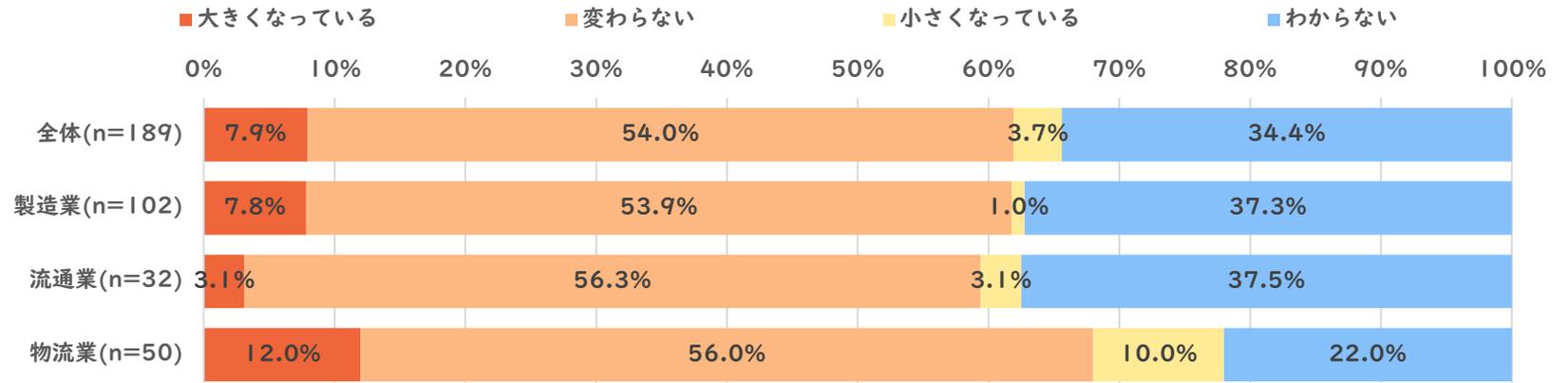
Q22. 2024年度、貴社全体で見て、貴社を**出発する**営業用貨物自動車の**実車率**（ $\text{輸送重量} / \text{全走行距離}$ ）は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・物流業、流通業は5割以上、製造業は6割以上が「変わらない」を選択している。
 ・物流業では、「大きくなっている」と「小さくなっている」が同率であり、どちらも14%である。
 ・全体をみると、Q20の積載率と比べ、「変わらない」の割合が多くなっている。積載率よりも関心が向けられていない現状が読み取れる。



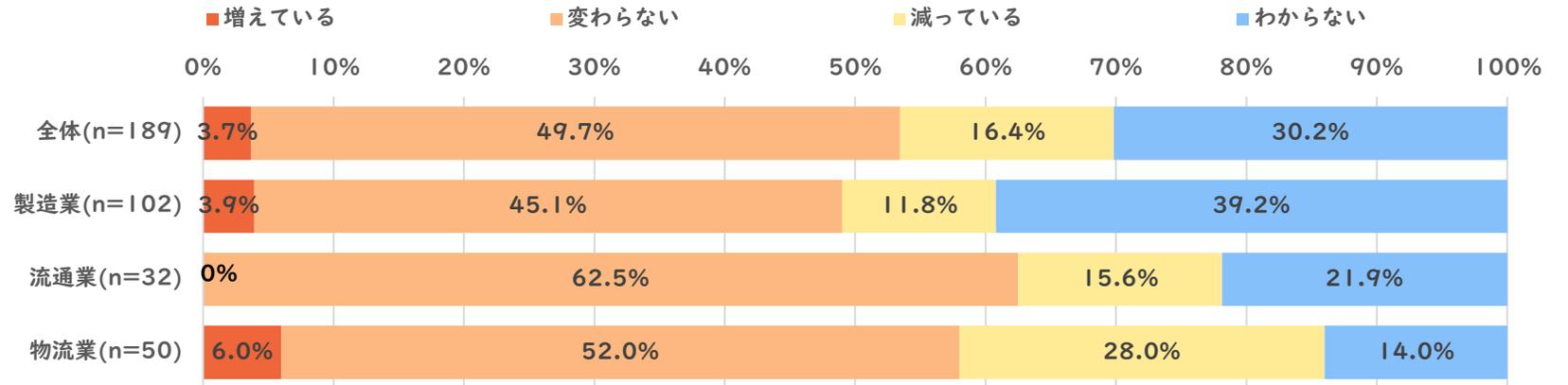
Q23. 2024年度、貴社全体で見て、貴社に**到着する**営業用貨物自動車の**実車率**（ $\text{輸送重量} / \text{全走行距離}$ ）は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・製造業、物流業、流通業ともに5割以上が「変わらない」を選択している。
 ・「わからない」の回答をみると製造業では37%、流通業では38%を占めており、実態を把握しきれない実状がうかがえる。



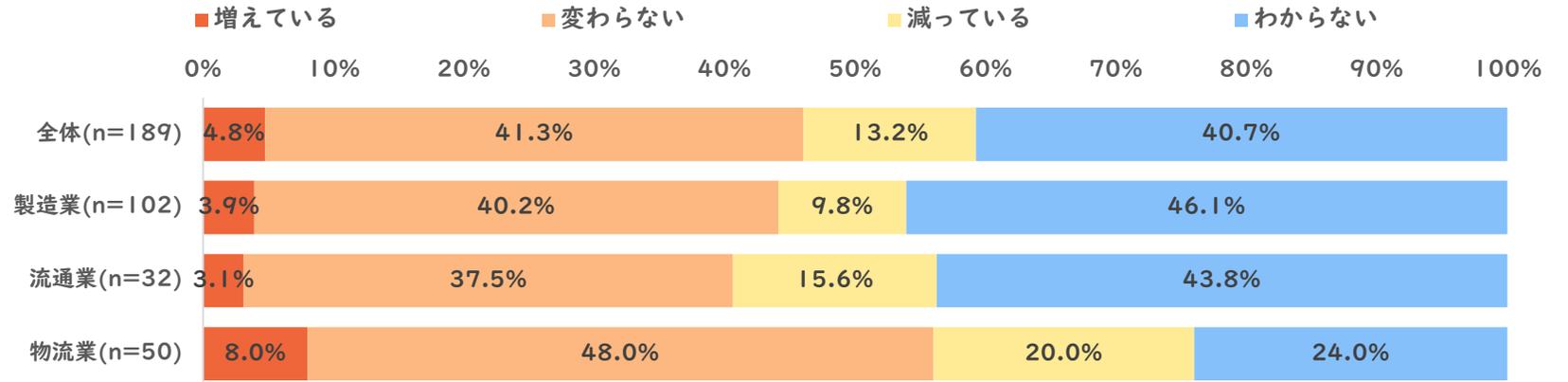
Q24. 2024年度、貴社全体で見て、貴社を**出発する**営業用貨物自動車の**空車の台数**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・物流業では、「減っている」の回答が28%、「増えている」の回答が6%であり、空車台数が減少傾向にあることがうかがえる。
 ・製造業では、「変わらない」、「わからない」が約9割を占める。
 ・全体をみると、Q20の積載率やQ22の実車率と比べ、「わからない」の割合が多くなっており、関心の低さが見受けられる。



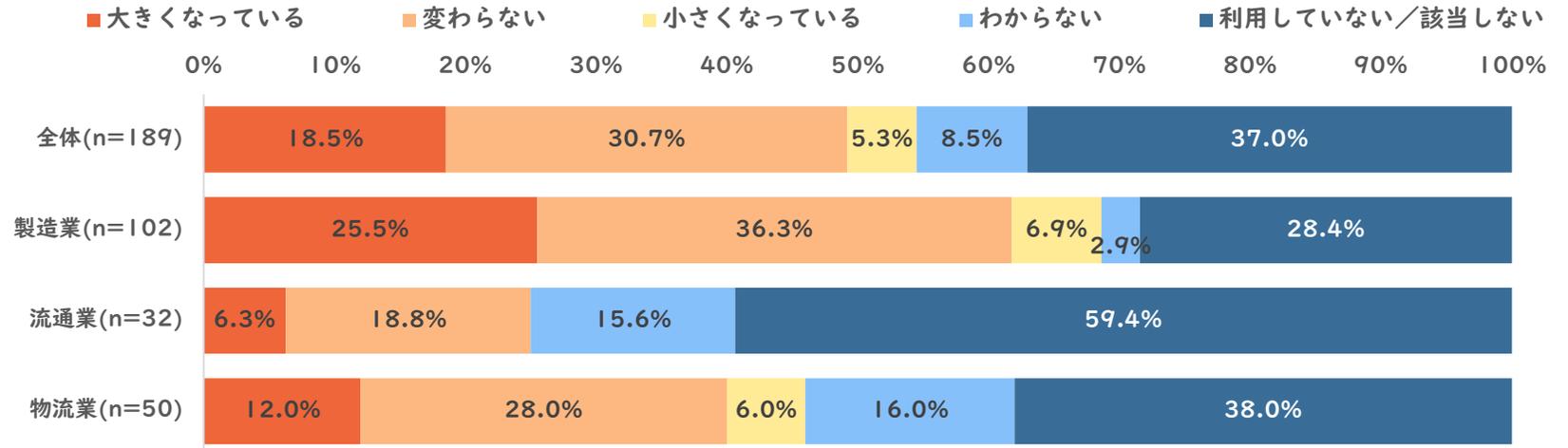
Q25. 2024年度、貴社全体で見て、貴社に**到着する**営業用貨物自動車の**空車の台数**は2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

・全体として、「変わらない」が41.3%、「わからない」が40.7%であり、把握できていないケースが多いことが推測される。
 ・物流業では、「減っている」の回答が20%、「増えている」の回答が8%であり、出発と同様に到着も空車率は減少傾向にある。



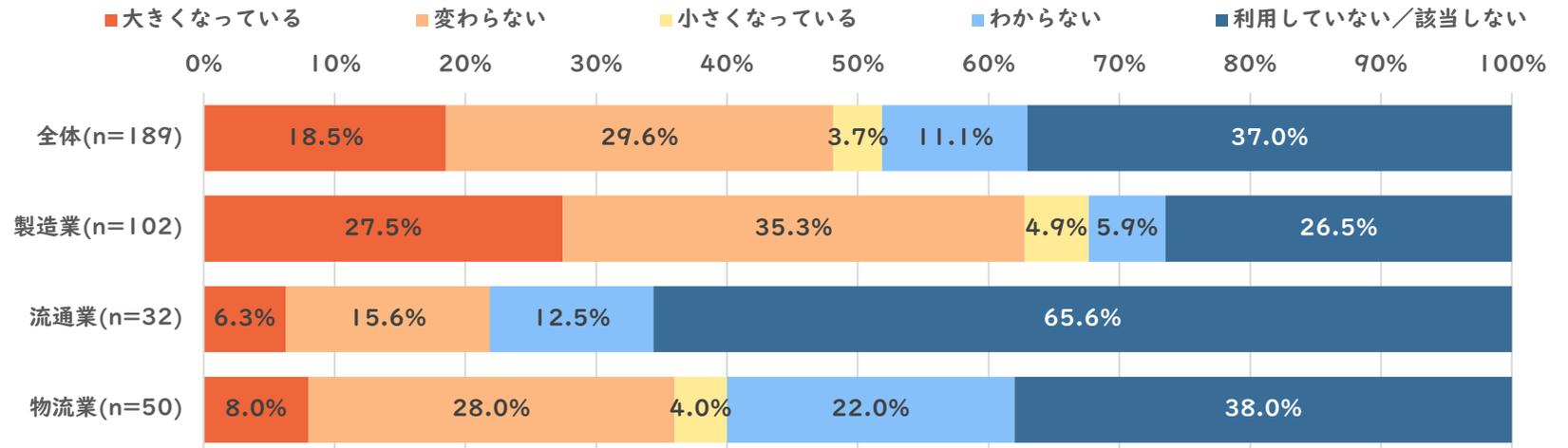
Q26. 2024年度、貴社の鉄道輸送量（トンベース）は、2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

- ・全体では、「大きくなっている」が約2割、「変わらない」が約3割の回答を占める。
- ・製造業では「大きくなっている」が25.5%を占め、全体傾向よりも高い数値となっている。他の業種に比べ、製造業で鉄道輸送が進んでいることがわかる。
- ・物流業では「大きくなっている」が12%と全体傾向よりも低い数値となっており、現状維持の傾向が強い。



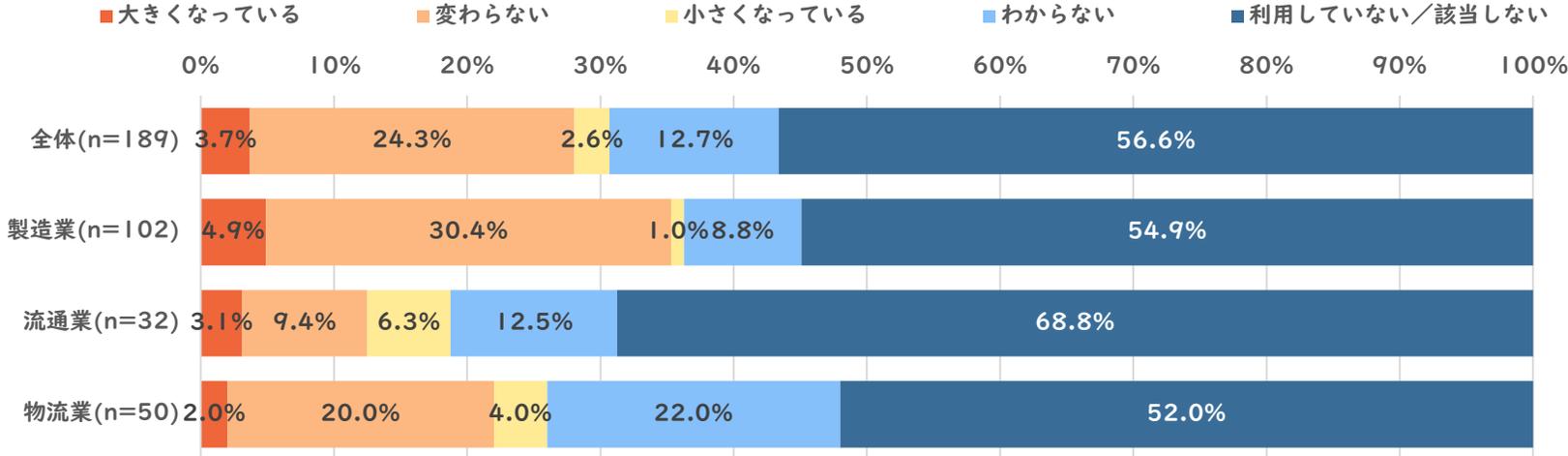
Q27. 2024年度、貴社の内航船舶輸送量（トンベース）は、2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか。

- ・全体では、「大きくなっている」が約2割、「変わらない」が約3割の回答を占める。
- ・製造業では「大きくなっている」と「変わらない」が約6割を占め、現状維持～拡大傾向にある。他の業種に比べ、製造業で内航船舶輸送が進んでいることがわかる。
- ・物流業では「大きくなっている」が8%、現状維持が28%となり、現状維持の傾向が強い。



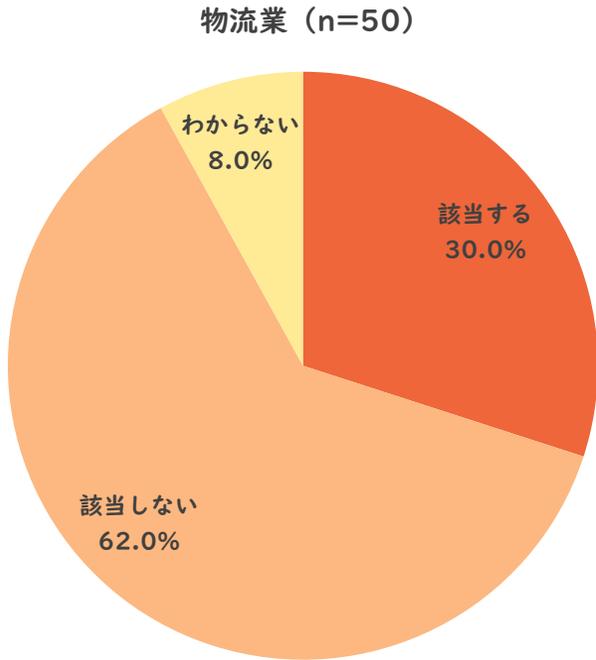
Q28. 2024年度、貴社の国内航空貨物輸送量（トンベース）は、2023年度（2023年4月から2024年3月まで）と比べてどのように変化しましたか

・全体として「利用していない／該当しない」が半数以上を占めていることから、国内航空貨物輸送の利用率そのものが低い傾向にある。
 ・「利用していない／該当しない」、「わからない」を除くと、全業種共通して現状維持の傾向が強い。
 ・「大きくなっている」の回答割合が最も大きい製造業でも、4.9%にとどまった。



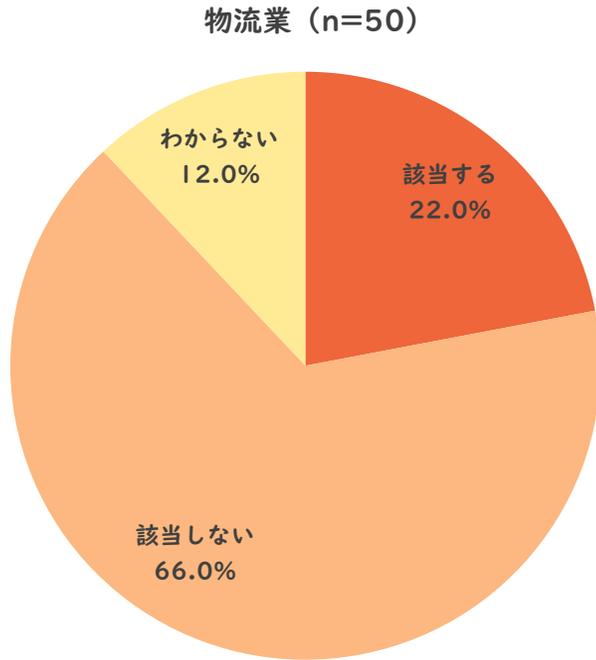
Q29. 貴社は「物資の流通の効率化に関する法律」が定める「特定運送事業者」（保有車両台数150台以上）に該当しますか。【物流業】

- ・「該当しない」が62%と最も多い結果となった。
- ・そのほか、「該当する」は30%、「わからない」は8%となっている。



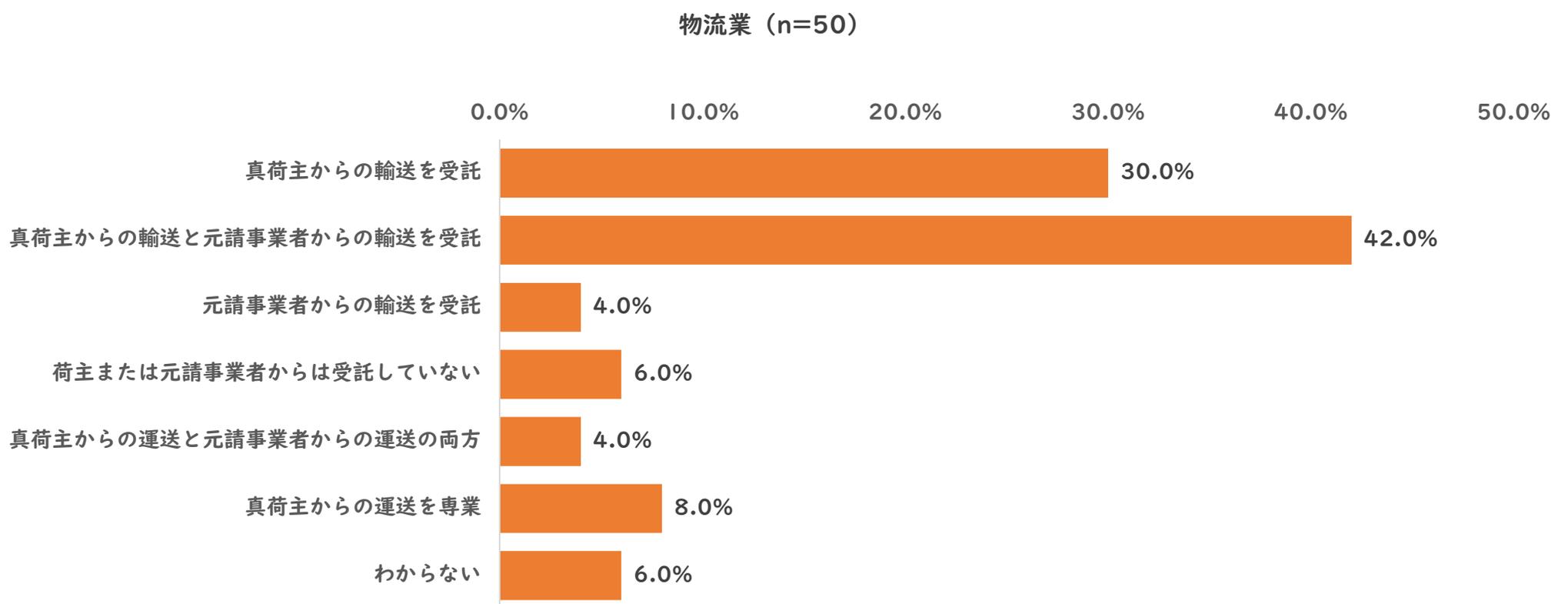
Q30. 貴社は「物資の流通の効率化に関する法律」が定める「特定倉庫事業者」（貨物の保管量70万トン以上）に該当しますか。【物流業】

- ・「該当しない」が66%と最も多い結果となった。
- ・そのほか、「該当する」は22%、「わからない」は12%となっている。



Q31. 貴社の荷主や元請事業者等との関係性についてお伺いします。貴社の主たる位置づけを選択してください。 【物流業】

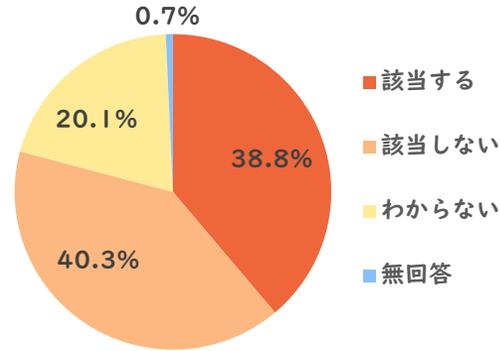
- ・「真荷主からの輸送と元請事業者からの輸送を受託」が42.0%と最も多い結果となった。
- ・「真荷主からの輸送を受託」と「真荷主からの輸送と元請事業者からの輸送を受託」の回答をあわせると、全体の約60%を占める。
- ・「真荷主からの輸送を専業」は8%、「真荷主からの輸送と元請事業者からの輸送の両方」は4%の回答。



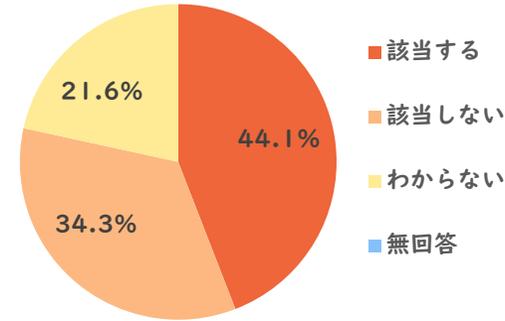
Q32. 貴社は「物資の流通の効率化に関する法律」が定める「特定第1種荷主」（営業用貨物自動車による貨物の出荷量が年間9万トン以上）に該当しますか。【製造業、流通業】

・全体では、「該当する」と「該当しない」がそれぞれ約4割となった。「わからない」という回答も約2割を占めている。
 ・製造業では、「該当する」が44.1%、「該当しない」が34.3%、「わからない」が21.6%となった。
 ・流通業では、「該当する」が21.9%、「該当しない」が59.4%、「わからない」が15.6%となった。

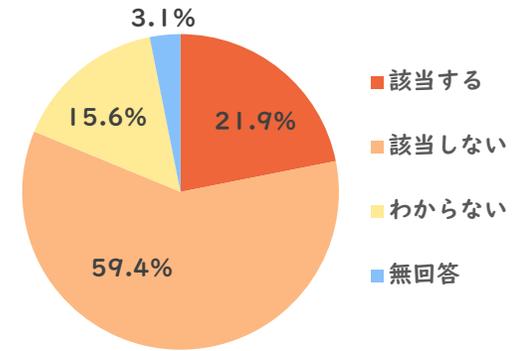
全体(n=139)



製造業(n=102)



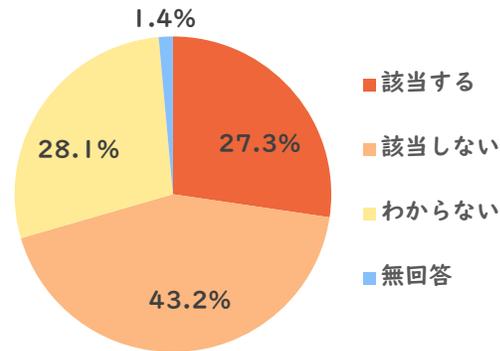
流通業(n=32)



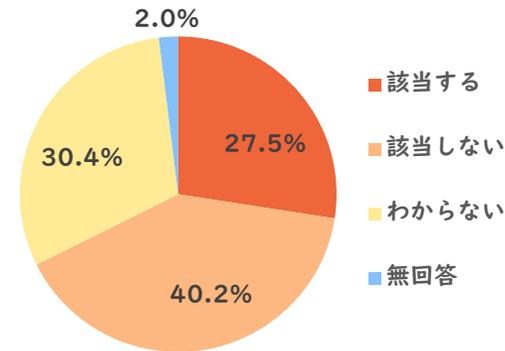
Q33. 貴社は「物資の流通の効率化に関する法律」が定める「特定第2種荷主」（営業用貨物自動車による貨物の入荷量が年間9万トン以上）に該当しますか。【製造業、流通業】

・全体では、「該当する」が約3割、「該当しない」が約4割となった。「わからない」という回答も約3割を占めている。
 ・製造業では、「該当する」が27.5%、「該当しない」が40.2%、「わからない」が30.4%となった。
 ・流通業では、「該当する」が28.1%、「該当しない」が53.1%、「わからない」が18.8%となった。

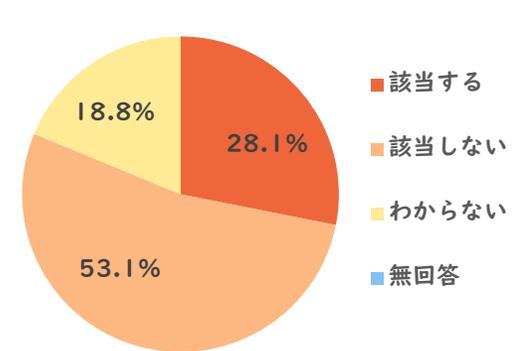
全体(n=139)



製造業(n=102)

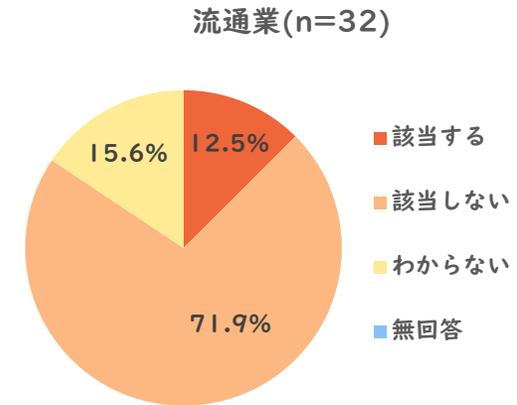
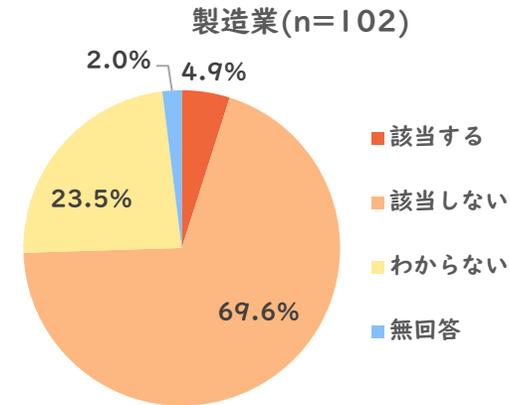
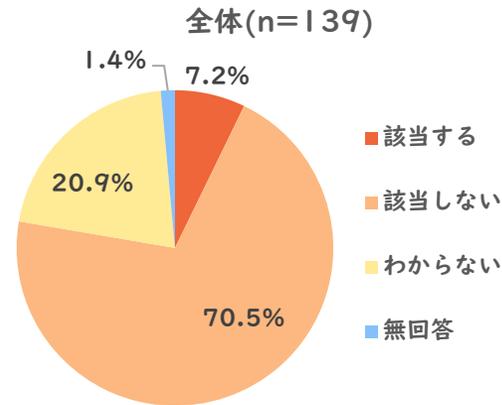


流通業(n=32)



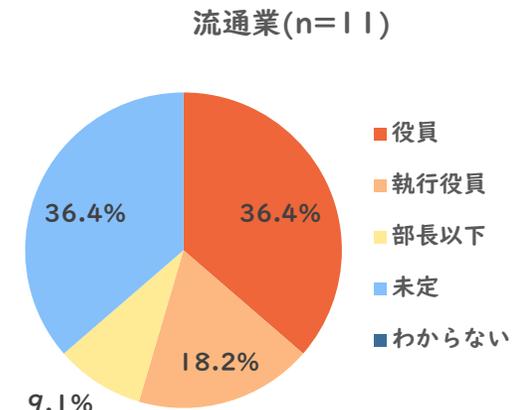
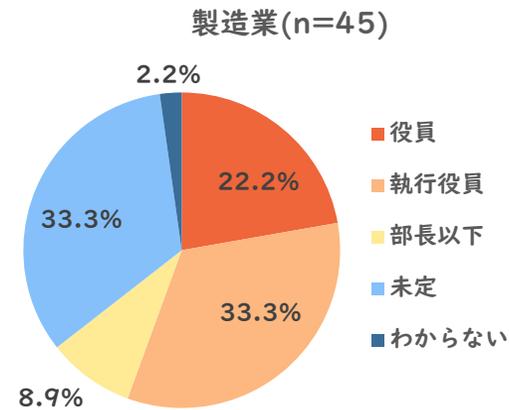
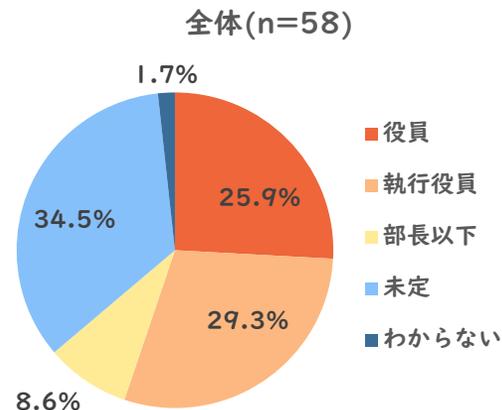
Q34. 貴社は「物資の流通の効率化に関する法律」が定める「特定連鎖化事業者」（いわゆるフランチャイズチェーン等で、チェーン全体の営業用貨物自動車による貨物の入荷量9万トン以上（一部除く））に該当しますか。【製造業、流通業】

- ・全体として「該当しない」が最も多い。「わからない」という回答も約2割みられた。
- ・製造業では、「該当する」が4.9%、「該当しない」が69.6%と回答。
- ・流通業では、「該当する」が12.5%、「該当しない」が71.9%と回答。
- ・製造業・流通業ともに、非該当が約7割を占める。



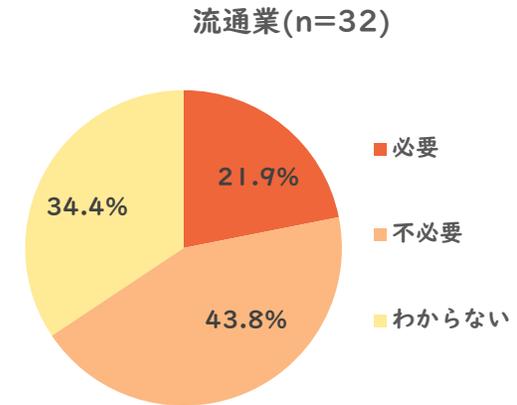
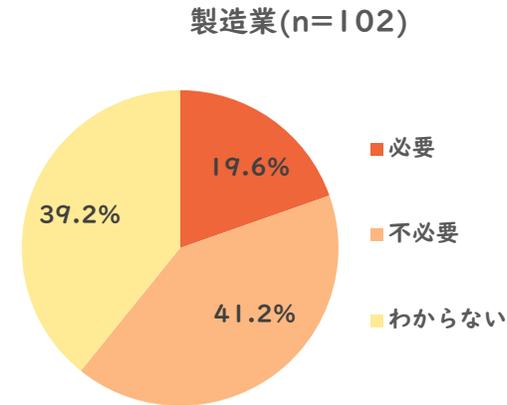
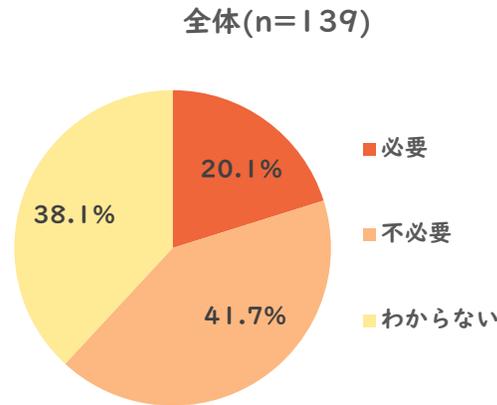
Q35. 「特定第1種荷主」「特定第2種荷主」もしくは「特定連鎖化事業者」に該当すると答えた方に伺います。すでに決まっているあるいは確度が高い物流統括管理者の役職（職位）をお聞かせください。【製造業、流通業】

- ・全体として「未定」が最も多い。
- ・製造業では、「執行役員」が33.3%、「役員」が22.2%となった。
- ・流通業では、「執行役員」が18.2%、「役員」が36.4%と「役員」の比率が高い。
- ・製造業・流通業ともに「部長以下」の回答は10%を下回る。



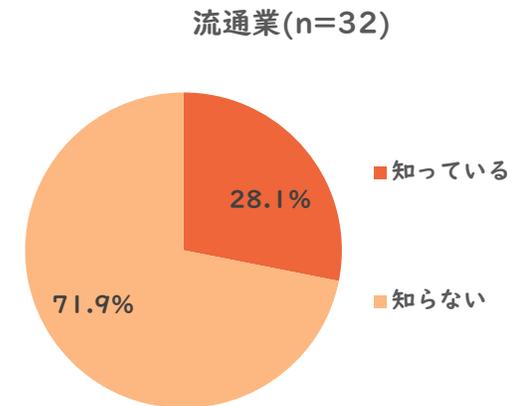
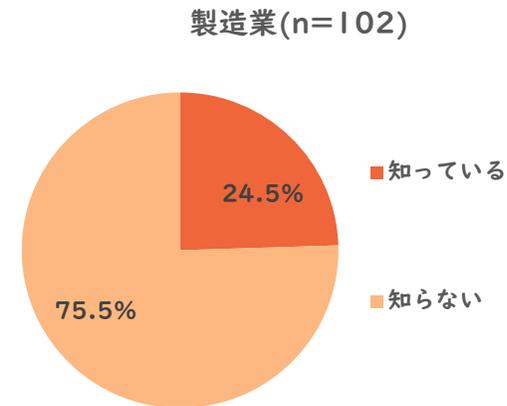
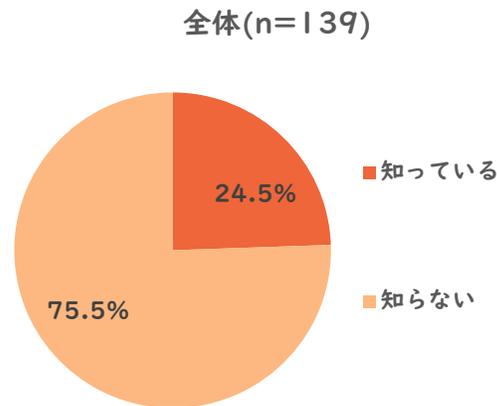
Q36.特定荷主・特定連鎖化事業者の基準値は重量（トン）になっています。たとえば売上高や従業員数など、貴社は重量以外の基準が必要ですか。【製造業、流通業】

・全体として「必要」が20.1%、「不必要」が41.7%、「わからない」が38.1%となった。重量以外の基準は不必要であると考えている割合が最も多い結果となったが、「わからない」も約4割を占めている。
 ・製造業、流通業の違いによる大きな差異はみられない。



Q37.あなたは総流動量と純流動量の違いをご存知ですか。【製造業、流通業】

・全体として「知らない」が75.5%、「知っている」が24.5%となった。8割近くが「知らない」と回答する結果となった。
 ・製造業、流通業の違いによる大きな差異はみられない。

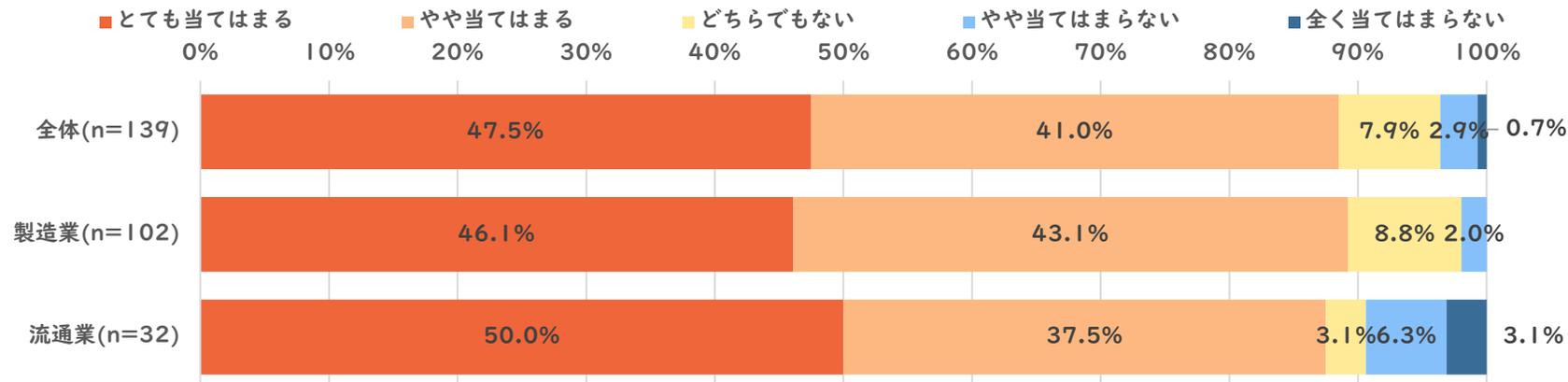


Q38. JISの『物流用語』では「物流」が次のように定義されています。

貴社の物流に対する認識は、JISの「物流」の定義にどの程度当てはまりますか？【製造業、流通業】

※「物流」とは、物資を供給者から需要者へ時間的及び空間的に移動する過程の活動を指す。一般的には、包装、輸送、保管、荷役。流通加工及びそれらに関連する情報の諸機能を総合的に管理する活動。調達物流、生産物流、販売物流、回収物流、（静脈物流）消費者物流など、対象領域を特定して呼ぶこともある。

・全体では「とても当てはまる」が47.5%、「やや当てはまる」が41.0%となり、両項目を合算した「当てはまる」と回答した割合は、8割を超える結果となった。
 ・製造業、流通業の違いによる大きな差異はみられない。

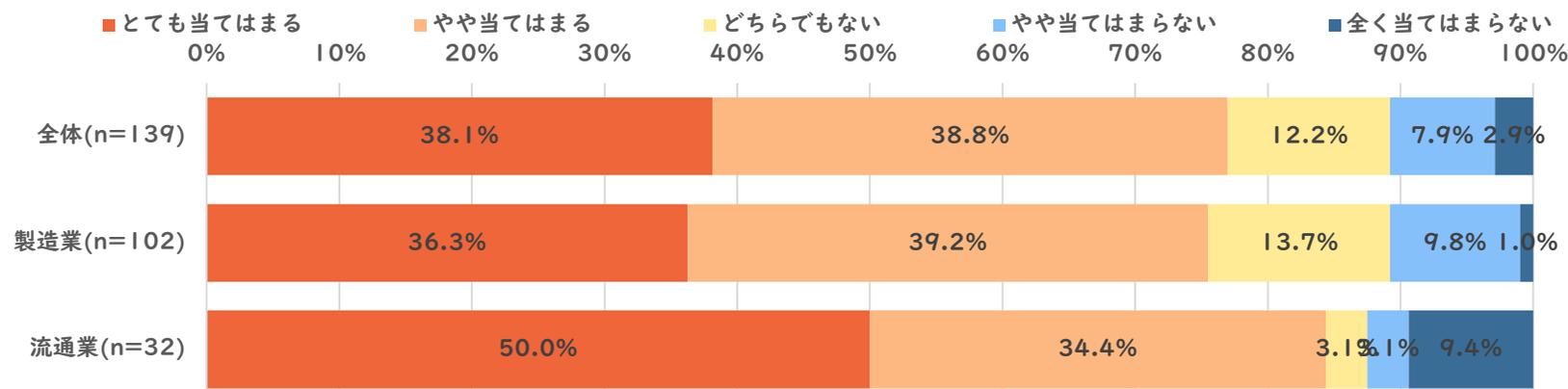


Q39. JISの『物流用語』では「ロジスティクス」が次のように定義されています。

貴社のロジスティクスに対する認識は、JISの「ロジスティクス」の定義にどの程度当てはまりますか？【製造業、流通業】

※「ロジスティクス」とは、物流の諸機能を高度化し、調達、生産、販売、回収などの分野を統合して需要と供給との適正化を図るとともに顧客満足度を向上させ、併せて環境保全、安全対策などをはじめとした社会的課題への対応を目指す戦略的な経営管理を指す。

・全体では「とても当てはまる」が38.1%、「やや当てはまる」が38.8%となり、両項目を合算した「当てはまる」と回答した割合は、7割を超える結果となった。
 ・製造業、流通業の違いによる大きな差異はみられない。



+ α 調査分析

項目

1. 商品群／業種別分析

・商品群／業種別に下記を分析

①【現在】運んでいるのか、運べていないのか、運べなくなりそうなのか

②【今後】2024年度の輸送量はどうか

③【地域内の状況】運べなくなった・運びにくくなったエリア

④【地域間の状況】運べなくなった・運びにくくなったエリア

※流通業は細分化するとサンプル数が足りないため除外

2. ロードファクター×積載率

3. 補足：その他の輸送モード

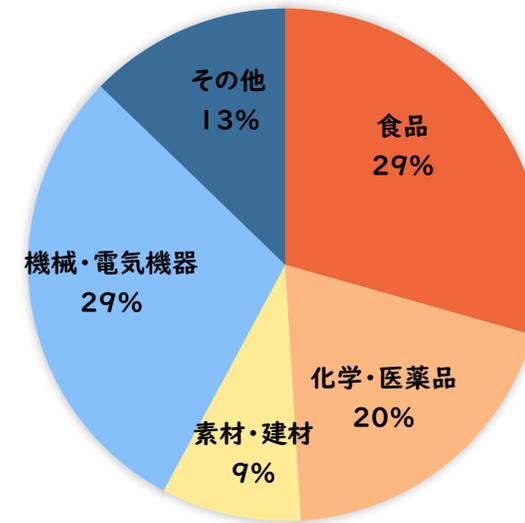
1. 商品群／業種別分析：製造業

【製造業の商品群の内訳】

- 商品ごとの特長を分析するにあたり、サンプル数を集約すべくカテゴリを「食品」、「化学・医薬品」、「素材・建材」、「機械・電気機器」、「その他」に再分類を行った。

カテゴリ	商品群詳細	サンプル数
食品	食品（農産・水産品）	2
	食品（加工食品）	16
	食品（飲料、食料品）	10
	食品（その他の食品）	2
化学・医薬品	化学製品	17
	石油・石炭製品	2
	医薬品	1
素材・建材	繊維・衣服	1
	紙・パルプ	1
	鉄鋼・非鉄金属	1
	金属製品	1
	ゴム・皮革製品	0
	ガラス・土石・窯業・セメント	4
	建材	1
機械・電気機器	機械器具	3
	電気機械器具	10
	自動車	9
	その他の輸送用機械器具	4
	精密機械器具	2
	電池・発電機	2
その他	日用品	2
	その他製造業	11

商品カテゴリ別内訳



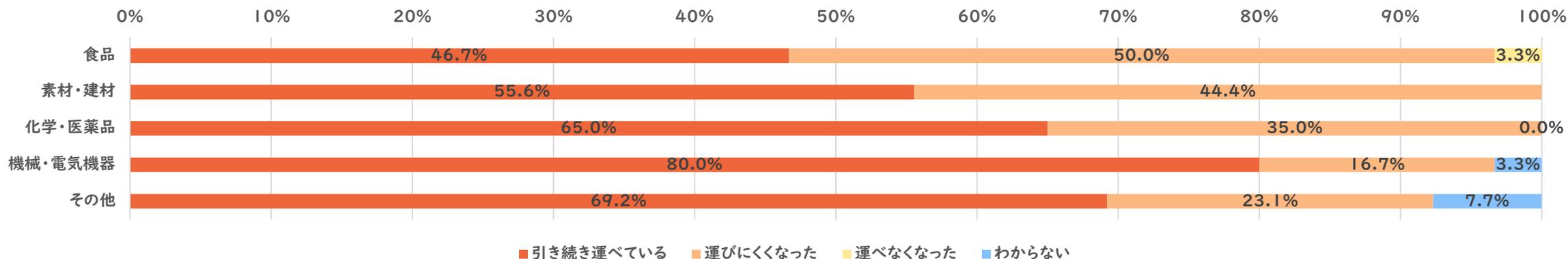
1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った輸送の現状（現在）】

- 食品を除く全ての業種で「引き続き運んでいる」の回答が最多となった。
- 食品では、「運びにくくなった」の回答が最多であり、唯一「運ばなくなった」の回答もある。輸送に課題をきたしている可能性が高い。
- 一方、素材・建材に関しても「運びにくくなった」という回答が44.4%を占めるため、課題が存在することがうかがえる。
- 機械・電気機器は「引き続き運んでいる」が8割となっていることから、問題なく運んでいるものと推測される。

	サンプル数	引き続き運んでいる	運びにくくなった	運ばなくなった	わからない
食品	30	46.7%	50.0%	3.3%	0.0%
素材・建材	9	55.6%	44.4%	0.0%	0.0%
化学・医薬品	20	65.0%	35.0%	0.0%	0.0%
機械・電気機器	30	80.0%	16.7%	0.0%	3.3%
その他	13	69.2%	23.1%	0.0%	7.7%

2024年度の営業用貨物自動車を使った輸送はどうなっているか (Q2)
製造業 (n=102)



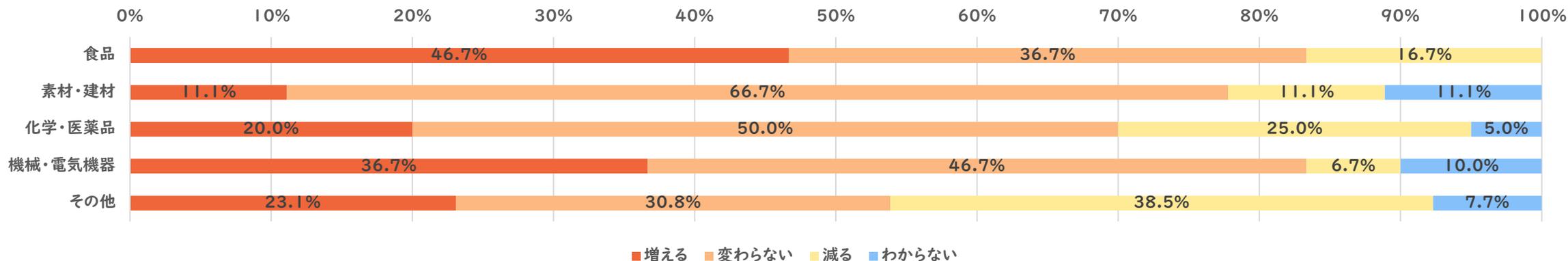
1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った輸送量の予測（今後）】

- 食品では、輸送量の予測が「増える」と回答した事業者が5割近くであり、最多の回答となっている。需要が好調なことがうかがえる。
- 素材・建材、化学・医薬品、機械・電気機器では「変わらない」が最も多く、素材・建材は「増える」と「減る」の回答率が同数のことから横ばい傾向になると予想される。
- 化学・医薬品は「減る」が「増える」を上回っており、横ばい～微減傾向と考えられる。
- 機械・電気機器は「増える」の回答も約4割のため、横ばい～増加傾向になると予測する。
- その他は唯一「減る」が最も多く、減少～横ばい推移と考えられる。

	サンプル数	増える	変わらない	減る	わからない
食品	30	46.7%	36.7%	16.7%	0.0%
素材・建材	9	11.1%	66.7%	11.1%	11.1%
化学・医薬品	20	20.0%	50.0%	25.0%	5.0%
機械・電気機器	30	36.7%	46.7%	6.7%	10.0%
その他	13	23.1%	30.8%	38.5%	7.7%

2023年度と比較した、2024年度の営業用貨物自動車を使った輸送量の予測(Q1)
製造業 (n=102)



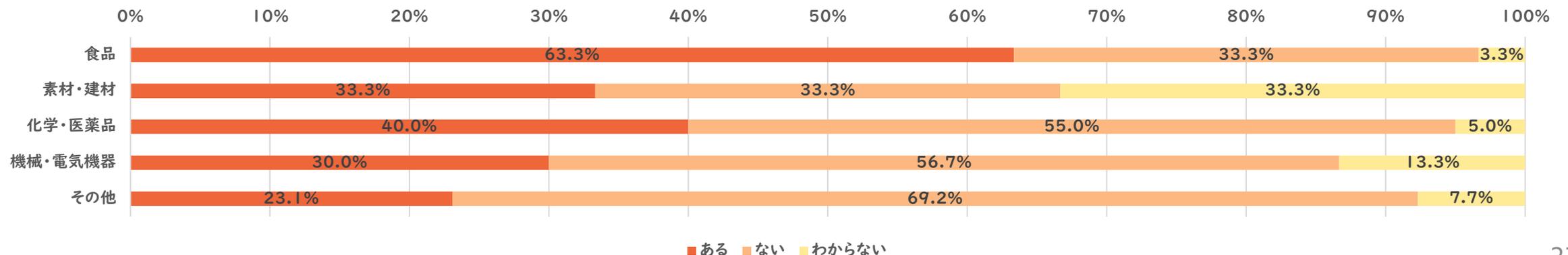
1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域内運送の現状（運べなくなった地域内荷物の有無）】

- 食品では「ある」の回答が6割を超え最多となった。最も運べなくなっている傾向が高い商品群であることが推測される。
- 化学・医薬品、機械・電気機器、その他では5～7割が非該当と回答。化学・医薬品では、「ある」も4割の回答率であることから、運べなくなった地域がある事業者も一定数存在する。
- 素材・建材も運べなくなった地域の「ある」と「ない」の回答率は同数であり、事業者により状況が異なることがうかがえる。

	サンプル数	ある	ない	わからない
食品	30	63.3%	33.3%	3.3%
素材・建材	9	33.3%	33.3%	33.3%
化学・医薬品	20	40.0%	55.0%	5.0%
機械・電気機器	30	30.0%	56.7%	13.3%
その他	13	23.1%	69.2%	7.7%

2024年度に営業用貨物自動車を使って地域内で荷物が運べなくなったもしくは運びにくくなった事例の有無 (Q3)
製造業 (n=102)



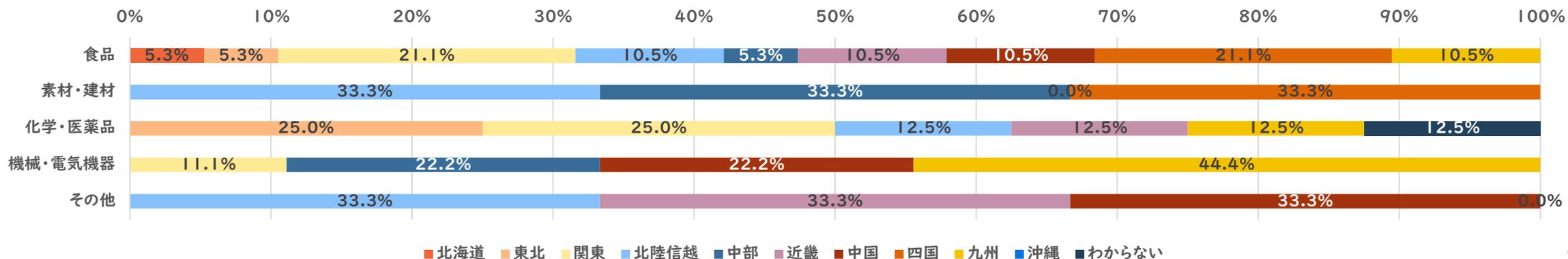
1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域内運送の現状（実際のエリア）】

- 食品では、沖縄を除きすべての地域で回答があることから、全国的に輸送力が足りていないことがうかがえる。中でも深刻なエリアとして多かったのは、関東、四国である。
- 素材・建材では、北陸信越、中部、四国が同数となった。
- 化学・医薬品では、東北、関東が最も多く、北陸信越、近畿、九州もそれに次ぐ。中部、中国、四国の回答率は0%となっている。
- 機械・電気機器は、九州が4割以上を占めていることから多くの事業者で課題が集中しているエリアといえる。
- その他では、北陸信越、近畿、中国が上がっている。

	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	わからない
食品	19	5.3%	5.3%	21.1%	10.5%	5.3%	10.5%	10.5%	21.1%	10.5%	0.0%	0.0%
素材・建材	3	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
化学・医薬品	8	0.0%	25.0%	25.0%	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%
機械・電気機器	9	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	22.2%	0.0%	22.2%	0.0%	44.4%	0.0%	0.0%
その他	3	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

2024年度に営業用貨物自動車を使って荷物が運びにくくなったもしくは運べなくなった最も深刻なエリア（Q4） 製造業（n=42）



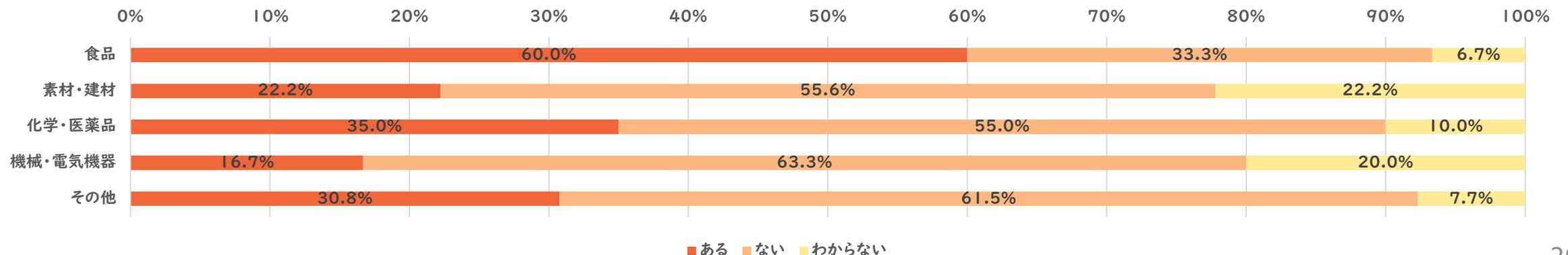
1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域間輸送の現状（運べなくなった地域間荷物の有無）】

- 地域内荷物の状況と同じ傾向であり、食品は「ある」の回答が最多であり、他は全て「ない」の回答が半数を超えた。
- 全体として地域内よりも「ない」の回答率が高く、深刻な事態には陥っていないことが推測できる。

	サンプル数	ある	ない	わからない
食品	30	60.0%	33.3%	6.7%
素材・建材	9	22.2%	55.6%	22.2%
化学・医薬品	20	35.0%	55.0%	10.0%
機械・電気機器	30	16.7%	63.3%	20.0%
その他	13	30.8%	61.5%	7.7%

2024年度に営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間の有無 (Q5)
製造業 (n=102)



1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域間輸送の現状（実際の地域間：発地）】

- 全体では、素材・建材を除き関東の回答率が最も高い。食品、化学・医薬品、その他では50%を超える。
- 一方、北海道、東北、九州は回答数が0%であり、発地としての課題は少ないと予想される。
- 食品では、関東を除いて回答が全国に分散している傾向がある。
- 化学・医薬品では、関東、近畿が最も高く、北陸信越、中部、中国も回答がある。

2024年度に営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間【発地／複数回答】(Q14)
製造業 (n=23)

	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	わからない
食品	18	0.0%	0.0%	50.0%	11.1%	11.1%	16.7%	0.0%	5.6%	0.0%	5.6%
素材・建材	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
化学・医薬品	7	0.0%	0.0%	57.1%	14.3%	14.3%	42.9%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%
機械・電気機器	5	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%
その他	4	0.0%	0.0%	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

1. 商品群／業種別分析：製造業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域間輸送の現状（実際の地域間：着地）】

- 特に集中しているエリアは九州であり、素材・建材、機械・電気機器では5割が最も深刻な着地として回答している。
- 全体傾向として西日本に特に固まっている。
- 発地としては回答がなかった北海道や東北も着地では課題のあるエリアとして並んでいる。
- 食品は発地と同様に分散傾向にあるが、近畿、中国は比較的高い水準である。北陸信越のみ回答が0%であった。

2024年度に営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間【着地／複数回答】(Q14)
製造業 (n=36)

	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	わからない
食品	18	11.1%	11.1%	11.1%	0.0%	16.7%	22.2%	22.2%	5.6%	11.1%	5.6%
素材・建材	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%
化学・医薬品	7	14.3%	14.3%	0.0%	28.6%	0.0%	28.6%	14.3%	42.9%	42.9%	28.6%
機械・電気機器	5	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	60.0%	0.0%
その他	4	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%

1. 商品群／業種別分析：物流業

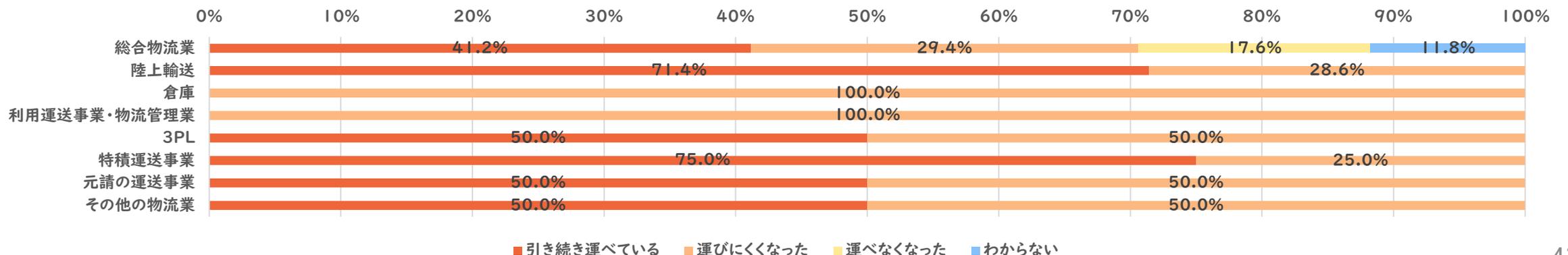
【2024年度：営業用貨物自動車を使った輸送の現状（現在）】

- 総合物流業、陸上輸送、特積運送事業は「引き続き運んでいる」の回答が最も多く、3PL、元請の運送事業、その他においても「引き続き運んでいる」の回答があった。
- 一方、倉庫、利用運送事業・物流管理業は「運びにくくなった」の回答率が100%であり、課題が生じていることが伺える。そのほか、3PL、元請の運送事業は「運びにくくなった」の回答率が「引き続き運んでいる」と同数である。
- 「運ばなくなった」の回答があったのは総合物流業のみである。
- 総合物流業、利用運送事業など、自社で営業用貨物自動車を保有していない割合の高い事業者ほど、輸送の課題が生じている可能性が高い。

	サンプル数	引き続き運んでいる	運びにくくなった	運ばなくなった	わからない
総合物流業	17	41.2%	29.4%	17.6%	11.8%
陸上輸送	7	71.4%	28.6%	0.0%	0.0%
倉庫	2	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
利用運送事業・物流管理業	6	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
3PL	6	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
特積運送事業	4	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%
元請の運送事業	6	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
その他の物流業	2	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%

2024年度の営業用貨物自動車を使った輸送はどうなっているか(Q2)

物流業 (n=50)



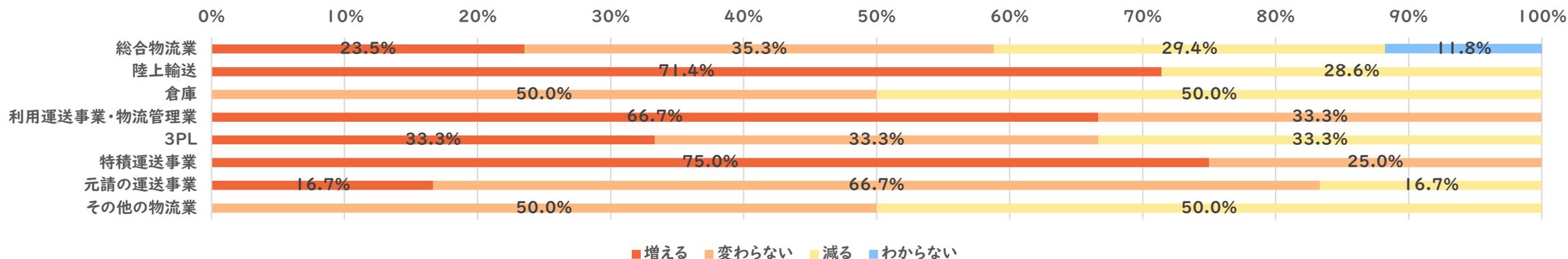
1. 商品群／業種別分析：物流業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った輸送量の予測（今後）】

- 陸上輸送、利用運送事業・物流管理業、特積運送事業は全回答のうち「増える」という回答が最も多かった。輸送量は今後も増えていくと予想される。
- その一方、陸上輸送は「変わらない」の回答がなく、「減る」の回答が約3割にのぼる。事業者により状況が大きく異なることが推測される。
- 倉庫、元請の運送事業は「変わらない」が多く、3PLや総合物流業は回答が分散する結果となった。
- 「減る」の回答がなかった業種は利用運送事業・物流管理業、特積運送事業のみである。

	サンプル数	増える	変わらない	減る	わからない
総合物流業	17	23.5%	35.3%	29.4%	11.8%
陸上輸送	7	71.4%	0.0%	28.6%	0%
倉庫	2	0.0%	50.0%	50.0%	0%
利用運送事業・物流管理業	6	66.7%	33.3%	0%	0%
3PL	6	33.3%	33.3%	33.3%	0%
特積運送事業	4	75.0%	25.0%	0%	0%
元請の運送事業	6	16.7%	66.7%	16.7%	0%
その他の物流業	2	0.0%	50.0%	50.0%	0%

2023年度と比較した、2024年度の営業用貨物自動車を使った輸送量の予測(Q1)
物流業 (n=50)



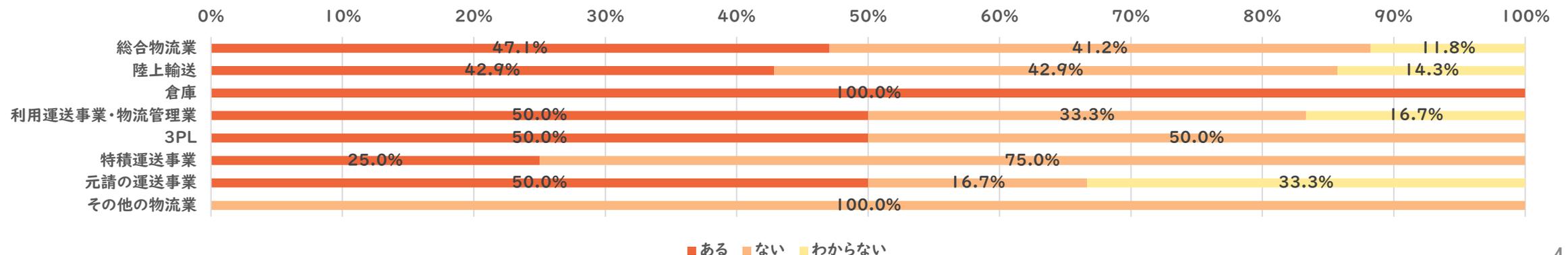
1. 商品群／業種別分析：物流業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域内運送の現状（運べなくなった地域内荷物の有無）】

- 倉庫、利用運送事業・物流管理業、元請けの運送事業、総合物流業では地域内で運べなくなった地域が「ある」という回答が最も多く、課題が生じていることが伺える。
- 3PLや陸上輸送は運べなくなった地域が「ある」と「ない」の回答が半々であり、事業者により状況が異なる。
- 一方、特積運送事業は75%が「ない」と回答している。元より地域間輸送が中心の業態のため、地域内運送については課題が生じていないといえる。

	サンプル数	ある	ない	わからない
総合物流業	17	47.1%	41.2%	11.8%
陸上輸送	7	42.9%	42.9%	14.3%
倉庫	2	100.0%	0.0%	0.0%
利用運送事業・物流管理業	6	50.0%	33.3%	16.7%
3PL	6	50.0%	50.0%	0.0%
特積運送事業	4	25.0%	75.0%	0.0%
元請の運送事業	6	50.0%	16.7%	33.3%
その他の物流業	2	0.0%	100.0%	0.0%

2024年度に営業用貨物自動車を使って地域内で荷物が運べなくなったもしくは運びにくくなった事例の有無 (Q3)
物流業 (n=50)



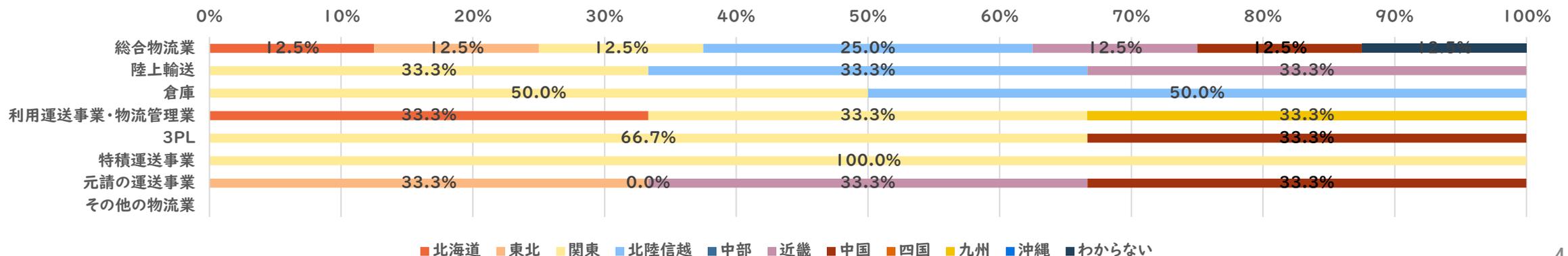
1. 商品群／業種別分析：物流業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域内運送の現状（実際のエリア）】

- 全体では、関東の回答率が最も高く、元請の運送事業とその他の物流業以外の全ての業種で選択されている。中でも特積運送事業、3PL、倉庫では関東に課題が集中している傾向にある。
- 関東に次いで北陸信越が上がっており、総合物流業、陸上輸送、倉庫が運べないと回答している。
- また、近畿も総合物流業、陸上輸送、元請の運送事業で回答がみられる。一方、課題が少ない地域は中部、四国、沖縄であり、回答率は0%であった。

	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	わからない
総合物流業	8	12.5%	12.5%	12.5%	25.0%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%
陸上輸送	3	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
倉庫	2	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利用運送事業・物流管理業	3	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%
3PL	3	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
特積運送事業	1	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
元請の運送事業	3	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他の物流業	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

2024年度に営業用貨物自動車を使って荷物が運びにくくなったもしくは運べなくなった最も深刻なエリア (Q4) 物流業 (n=23)



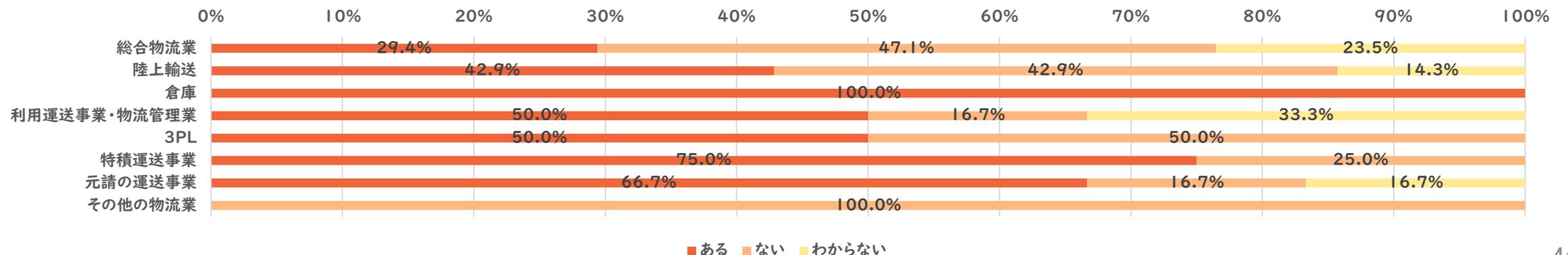
1. 商品群／業種別分析：物流業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域間輸送の現状（運べなくなった地域間荷物の有無）】

- 倉庫、利用運送事業・物流管理業、元請けの運送事業、元請の運送事業では運べなくなった地域間があるという回答が最も多く、課題が生じている。
- 3PLや陸上輸送は地域内と同様に課題が生じているという回答と生じていないという回答が半々であり、事業者により状況が異なる。
- 一方、総合物流業、その他物流業は「ない」が最多であった。

	サンプル数	ある	ない	わからない
総合物流業	17	29.4%	47.1%	23.5%
陸上輸送	7	42.9%	42.9%	14.3%
倉庫	2	100.0%	0.0%	0.0%
利用運送事業・物流管理業	6	50.0%	16.7%	33.3%
3PL	6	50.0%	50.0%	0.0%
特積運送事業	4	75.0%	25.0%	0.0%
元請の運送事業	6	66.7%	16.7%	16.7%
その他の物流業	2	0.0%	100.0%	0.0%

2024年度に営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった区間の有無
物流業 (n=50)



1. 商品群／業種別分析：物流業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域間輸送の現状（実際の地域間：発地）】

- 全体では、地域内と同様に関東が最も回答が多く、近畿、北陸信越が続く。
- 総合物流業では近畿が最も回答が多く、倉庫、利用運送事業・物流管理業、3PLでは関東が最多となった。
- 陸上輸送、特積運送事業、元請の運送事業ではエリアが分散している傾向にある。
- 一方、発地として回答率が0%だった地域は北海道と四国である。発荷物の物量自体が少ないことも一因だと考えられる。

2024年度に営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運ばなくなった区間【発地／複数回答】(Q14)
物流業 (n=23)

	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	わからない
総合物流業	5	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%
陸上輸送	3	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%
倉庫	2	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%
利用運送事業・物流管理業	3	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
3PL	3	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
特積運送事業	3	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%
元請の運送事業	4	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	25.0%
その他の物流業	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

1. 商品群／業種別分析：物流業

【2024年度：営業用貨物自動車を使った地域間輸送の現状（実際の地域間：着地）】

- 全体では、近畿と中国が最も多く、九州、中部も高い水準にある。西日本に課題が集中していることがうかがえる。
- 総合物流、陸上輸送、3PL、元請の運送事業では近畿の回答が最多であり、陸上輸送、倉庫、利用運送事業・物流管理業、元請の運送事業では中国も選ばれている。
- 一方、着地として回答率が低かったエリアは北海道、東北である。着荷物の物量自体が少ないことが一因だと考えられる。

2024年度に営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運ばなくなった区間【着地／複数回答】(Q14)
物流業 (n=23)

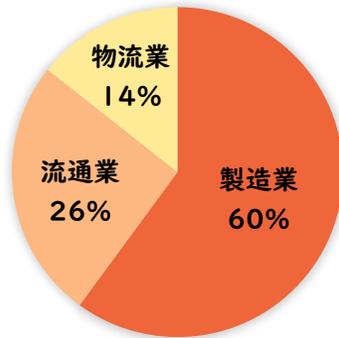
	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	わからない
総合物流業	5	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
陸上輸送	3	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
倉庫	2	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	50.0%
利用運送事業・物流管理業	3	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	33.3%	66.7%	33.3%	33.3%	0.0%
3PL	3	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
特積運送事業	3	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%
元請の運送事業	4	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	25.0%	50.0%	50.0%	0.0%	25.0%	25.0%
その他の物流業	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

2. ロードファクター×積載率

【ロードファクターと積載率】

- 出発地におけるロードファクター（Q18）が大きくなっていると回答した事業者のうち9割が、出発地における積載率（Q20）も大きくなったと回答している。
- どちらも大きくなったと回答したのは35社であり、製造業が60%、流通業が26%、物流業が14%である。
- 最も割合が高かったのは食品（加工食品）である。

＜ロードファクター及び積載率のどちらも大きいと回答した業種の割合（n=35）＞



【現在の輸送状況×ロードファクタ×積載率】

- ロードファクターと積載率のどちらも大きくなっていると回答した事業者のうち約7割は、荷物が引き続き運んでいる(Q2)と回答している。

＜ロードファクター及び積載率のどちらも大きいと回答した業種＞

	業種	サンプル数	割合
	全体	35	100%
製造業	食品（加工食品）	7	20%
	その他製造業	3	9%
	食品（飲料、食料品）	2	6%
	化学製品	2	6%
	石油・石炭製品	1	3%
	精密機械器具	1	3%
	食品（農産・水産品）	1	3%
	食品（その他の食品）	1	3%
	自動車	1	3%
	建材	1	3%
	ガラス・土石・窯業・セメント	1	3%
流通業	小売業	5	14%
	卸売業・商社	4	11%
物流業	3PL	2	6%
	元請の運送事業	1	3%
	特積運送事業	1	3%
	陸上輸送	1	3%

3. 補足：その他輸送モード：鉄道

【トラック以外の輸送モードの全体傾向（Q26-28）】

- 鉄道輸送及び内航船舶輸送は、**現在利用している事業者の約3割が、輸送量が大きくなっていると回答した。**
- 一方、国内航空は現状維持～減少傾向にある。

鉄道（Q26）

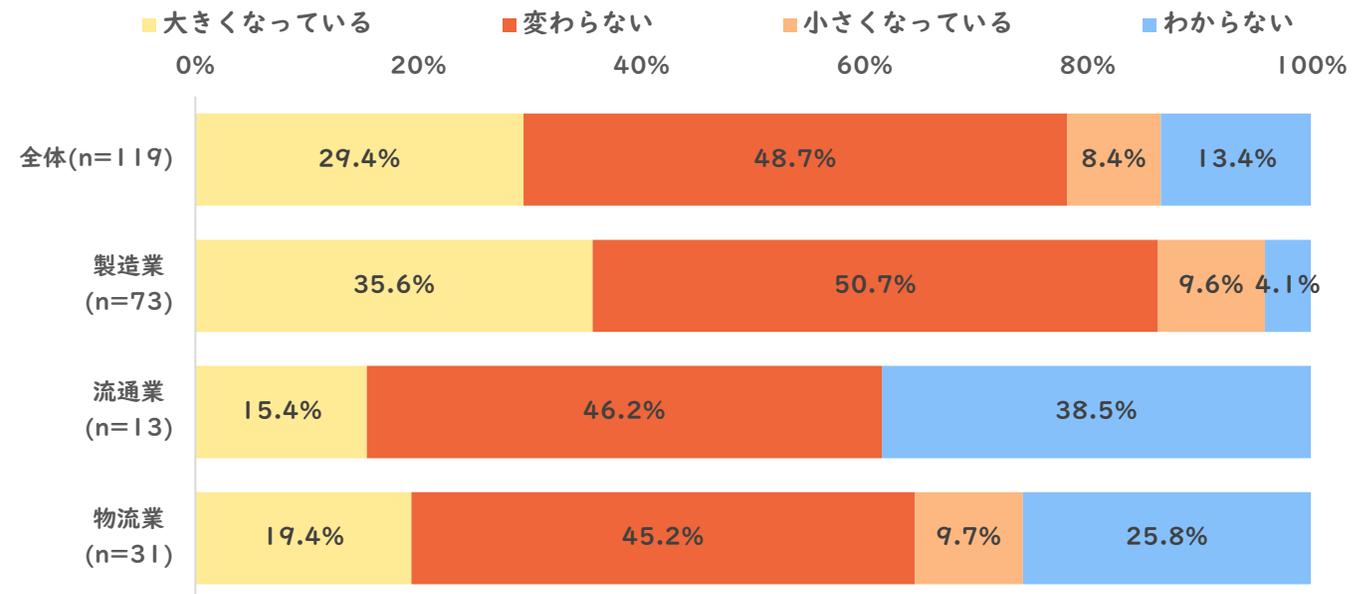
・鉄道輸送を「該当していない／利用していない」回答を取り除き、「利用している／該当している」事業者のみの結果を集約した。

・全体：「変わらない」が48.7%、「**大きくなっている**」が29.4%、「小さくなっている」が8.4%となった。「変わらない」・「大きくなっている」で約8割を占める。**現状維持～増加傾向にあるといえる。**

・製造業：「変わらない」が50.7%、「**大きくなっている**」が35.6%、「小さくなっている」が9.6%となった。**全体傾向よりも「大きくなっている」の回答割合が高く、鉄道輸送量は増加傾向にある。**

・流通業：「変わらない」が46.2%、「**大きくなっている**」が15.4%、「わからない」が38.5%となった。

・物流業：「変わらない」が45.2%、「**大きくなっている**」が19.4%、「小さくなっている」が9.7%となった。全体傾向よりも「大きくなっている」の回答割合が低く、現状維持の傾向が強い。



3. 補足：その他輸送モード（内航船舶）

内航船舶（Q27）

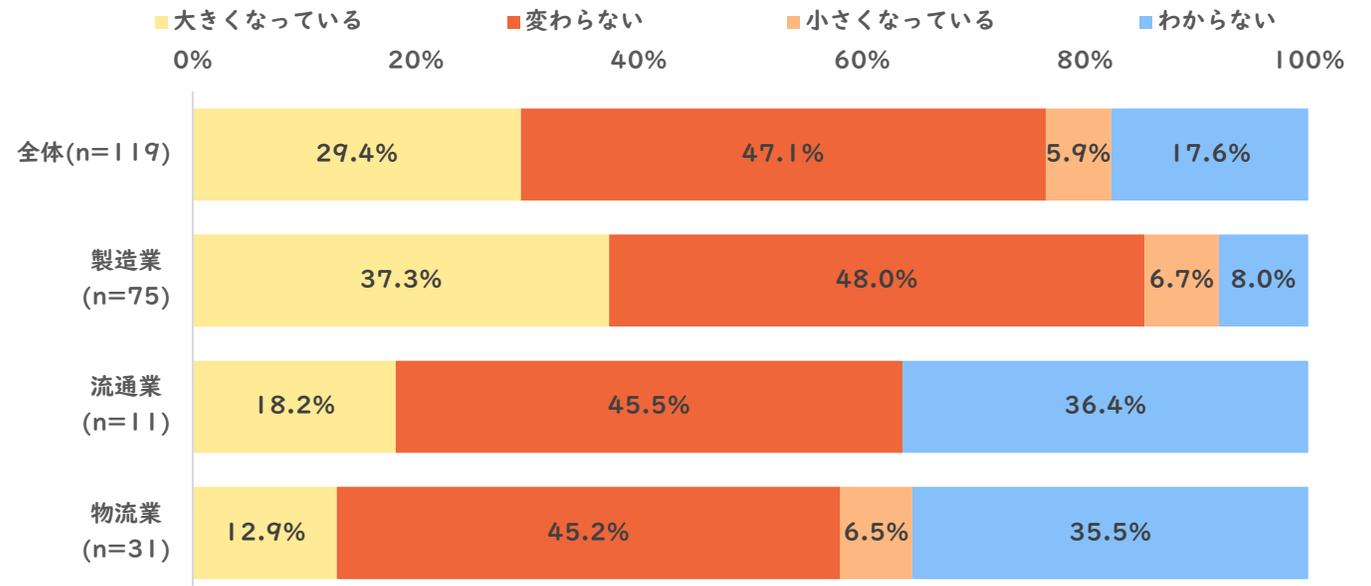
・内航船舶輸送を「該当していない／利用していない」回答を取り除き、「利用している／該当している」事業者のみの結果を集約した。

・全体：「変わらない」が47.1%、「大きくなっている」が29.4%、「小さくなっている」が5.9%となった。「変わらない」・「大きくなっている」で約8割を占める。現状維持～増加傾向にあるといえる。

・製造業：「変わらない」が48.0%、「大きくなっている」が37.3%、「小さくなっている」が6.7%となった。鉄道輸送と比較すると「大きくなっている」の割合が高く、全体の4割を占める。

・流通業：「変わらない」が45.5%、「大きくなっている」が18.2%、「わからない」が36.4%となった。現状維持の傾向が強い。

・物流業：「変わらない」が45.2%、「大きくなっている」が12.9%、「小さくなっている」が6.5%、「わからない」が35.5%となった。現状維持の傾向にある。なお、「わからない」の回答が35.5%を占めている。



3. 補足：その他輸送モード（国内航空）

国内航空（Q28）

・国内航空貨物輸送を「該当していない／利用していない」回答を取り除き、「利用している／該当している」事業者のみの結果を集約した。

・全体：「変わらない」が56.1%、「大きくなっている」が8.5%、「小さくなっている」が6.1%となった。現状維持の傾向が強い。

・製造業：「変わらない」が67.4%、「大きくなっている」が10.9%、「小さくなっている」が2.2%となった。現状維持が圧倒的に多い。

・流通業：「変わらない」が30.0%、「大きくなっている」が10.0%、「小さくなっている」が20.0%となった。「小さくなっている」の回答が「大きくなっている」を上回り、縮小傾向にあることがうかがえる。

・物流業：「変わらない」が41.7%、「大きくなっている」が4.2%、「小さくなっている」が8.3%、「わからない」が45.8%となった。現状維持～縮小傾向にあることがうかがえる。

