

# ディスクロージャー分析： 2024年問題に関する記載状況

2024.5.29

主任研究員 公認会計士 高橋 将光

当ディスクロージャー分析レポートにおいては、2024年4月末までに提出された有価証券報告書を対象として、いわゆる2024年問題に関する記載状況の調査を行った。

2024年問題とは、働き方改革関連法によって、2024年4月1日以降、運送業と建設業、医師の3つの業種で、時間外労働の上限規制が始まり、それに伴って発生する諸問題の総称である。

特に物流業界では、時間外労働の上限は原則月45時間、年360時間とされ、特別な事情がある場合でも上限は年間960時間以内となり、違反した場合は懲役又は罰金が科せられることとなる。

2024年問題は物流業界にとどまらず、モノが運べない・運送コストが上昇するなど、サプライチェーンに大きな影響を及ぼすこととなり、幅広い業種に波及する社会問題となっている。

そこで当ディスクロージャー分析レポートにおいては、2023年～2024年4月末までに提出された有価証券報告書を対象として、2024年問題に関する記載状況の調査を行った。

2024年問題をキーワードで検索した結果、言及のある企業は173社であった。調査においては、WizLabo Searchを使用している。

173社の上場市場や、業種などの基礎情報は以下のとおりである。

【表1:メインの上場市場(N:173)】

市場	社数
スタンダード	73
プライム	69
グロース	12
非上場	13
札幌・名古屋・福岡	6

(注) 東証・名証など複数上場している市場がある場合には、東証(プライム、スタンダード、グロース)をメイン市場としてカウントしている。

スタンダード市場が表1で分かるように73社(42.2%)と一番多くなっている。これは、スタンダード市場の上場企業は企業規模などの関係で、2024年問題をより切実な経営リスクと捉えている傾向が強いためと推察される。

【表2:業種分布(便宜的に10社以上の業種)】

業種	社数
陸運	32
卸売	31
倉庫・運輸関連	14
食料品	14
建設	11
情報・通信	11

続いて業種であるが、表2のように陸運業と卸売業が30社以上と多数を占めている。陸運業は、ドライバーの労働時間管理など2024年問題に直に関係する業種であること、卸売業はBtoBで商品の流通を行うことを主業務としているため、記載が多くなっていると想定される。

記載箇所であるが、「経営方針、経営環境及び対処すべき課題等(以下、対処すべき課題等)」における記載が104社と最も多く、「経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析」における記載が47社、「事業等のリスク」における記載が35社、2023年3月末決算企業から記載が求められている「サステナビリティに関する考え方及び取組」における記載が10社となった。その他の記載箇所としては、研究開発活動、ガバナンスにおいて、監査等委員の重点監査項目・取締役会の重点審議項目としていたり、KAMの文言に入っている事例もみられた。

記載内容としては、2024年問題に対処すべきマクロ経済環境として記載してある漠然とした記載が70社強、事業等のリスクにおける記載がある35社のうちで、物流コストやサプライチェーンとしての説明をしていた企業は22社であった。

【表3:記載箇所(N:173、複数選択)】

記載箇所	社数
経営方針、経営環境及び対処すべき課題等	104
経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析	47
事業等のリスク	35
サステナビリティに関する考え方及び取組	10

(出所) 株式会社宝印刷D&IR研究所の調査による

最後に、2024年問題について記載のあった企業のうち、「対処すべき課題等」「サステナビリティに関する考え方及び取組」の箇所において、人的資本としては守りの面での記載といえる残業時間等のKPIを掲げている企業は20社程度にとどまっていた。その他には、36協定違反0としている企業も見られた。次頁で、好事例を紹介する。

上記の調査結果で分かるように、2024年問題に関しては、有報提出会社約4,200のうちの4%程度とまだまだ記載割合が少なく、記載やKPIの示し方も抽象的と言わざるを得ない事例が多い。

事例でも示されているが、配送時間帯を渋滞と被らない時間帯とする、中継基地をより効率のよい場所に設ける、同業種と共同配送を実施する、AIを導入するなど、サプライチェーン全体で取り組まなければならない問題といえる。サプライチェーンの問題は、2020年初頭のコロナ騒動から、2022年のウクライナ侵攻、2023年の中東問題など混迷を極めているが、この円安下でさらに不確実性を増している。

2024年問題は、昨今の円安、生産年齢人口の不足などを考えると、いずれ物価に価格転嫁されざるを得なくなると予想されるが、企業としては、単にドライバー等の物流関係者の残業時間の削減目標を示すだけでなく、独自性のある指標や取組を示して、2024年問題に耐えうる態勢が整っている企業であるかを攻めの姿勢で開示していく必要があるだろう。

「2024年問題」※ への対応について

※ 2024年4月から働き方改革関連法施行により自動車運転業務の時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制等が適用され、ドライバー不足などにより、これまでと同じように物を運ぶことが難しくなるおそれがあります。

### 1 工場との連携 現場の声を聞き、細かく見直し

当社の物流企画部は、工場とF-LINE株式会社の協力を得て、コスト増やドライバー不足、待機時間削減などの問題解決に取り組んでいます。例えば、上野工場では、作業導線や保管ロケーションの見直し、ネステナー（パレットに載せたまま収納できる棚）の追加導入によって場内保管物量を拡大しました。外部倉庫での保管費用削減に加え、工場から外部倉庫までのトラック使用台数の平準化も進めることができ、安定的な輸送網の確保につながっています。工場敷地内の物理的な制約がある中でも、現場の創意・工夫によって改善を続け、「選ばれる荷主」を目指して前進しています。



### 2 営業との連携 納品先の理解と協力を求めて

ドライバーの働き方の適正化に向けて取り組むべき課題の一つに、「納品時の長時間待機と付帯作業の撤廃」があります。これには、納品先である得意先の理解と協力が必要です。これに対して、需要対応部ではF-LINE株式会社からの改善要望をもとに、課題のある納品先をリスト化しました。その情報を営業部門と共有し、対象の得意先に対して、改善に向けた協力をお願いしています。特に、2024年以降も安定して商品を運ぶ体制を維持していくためには、ドライバーの労働時間の短縮が必須であり、法令遵守に向けて協働して課題解決する必要があることを、営業担当者から丁寧に説明しています。

### 3 F-LINEの取り組み 北海道地区の共同配送を再構築

北海道は、消費地が広範囲にわたり分散しており、かつ物流センターから各地への配送距離が長いことから、他の地区以上に物流効率化が求められます。それに対応するために、当社を含む食品メーカーで協働し、2016年から共同配送を行っています。2023年10月、さらなる改善を目指し、2ヶ所あった物流センターを1ヶ所に集約しました。物流拠点が1ヶ所になることで、配送車両1台当たりの積載効率が高まり、配送件数を約21%減らすことができます。それによってCO2排出量も約16%削減できると見込まれ、環境面においてもメリットが生まれます。

