

持続可能な物流の実現に向けて —物流の2024年問題と荷主とのパートナーシップの重要性—

大 原 み れ い

(株式会社N X総合研究所)
(シニア・コンサルタント)



はじめに

2019年、働き方改革関連法の施行により、一般労働者の時間外労働の上限規制（年720時間）が導入された。これは、長時間労働による健康被害や過労死の防止、生産性向上、多様な働き方の実現など、社会的要請に応えるための措置である。医師や建設業、自動車運転者などには5年間の猶予が設けられていたが、2024年4月から自動車運転者にも上限規制（年960時間）が適用され、「物流の2024年問題」が顕在化した。

この規制強化により、物流効率化が進まなければ、労働力不足と相まって物流の需給がさらに逼迫し、2024年にはコロナ前の2019年比で最大14.2%、2030年には34.1%もの輸送能力が不足するという試算も出ている。2024年は景気停滞や物価高による荷動きの鈍化もあり大きな混乱は生じなかったが、下表の通り2025年3月時点で68.1%の荷主企業が「物流の2024年問題」の影響を感じており、特に食料品・飲料、木材・家具、パルプ・紙、窯業・土石などの業種では8割以上が影響を実感している。

表1 「物流の2024年問題」の影響に関する実感

	影響がある	影響はない
食料品・飲料	81.5%	18.5%
繊維・衣服	50.0%	50.0%
木材・家具	82.6%	17.4%
パルプ・紙	97.1%	2.9%
化学・プラスチック	72.1%	27.9%
窯業・土石	85.7%	14.3%
鉄鋼・非鉄	61.3%	38.7%
金属製品	66.7%	33.3%
一般機械	70.6%	29.4%
電気機械	60.0%	40.0%
輸送用機械	59.7%	40.3%
精密機械	33.3%	66.7%
その他	54.5%	45.5%
製造業計	67.4%	32.6%
生産財	85.7%	14.3%
消費財	70.8%	29.2%
卸売業計	77.8%	22.2%
計	68.1%	31.9%

出所：N X総合研究所「企業物流短期動向調査」2025年3月追加調査

また、2024年には物流総合効率化法と貨物自動車運送事業法の改正も成立し、法政策は規制緩和から規制強化へと転換している。本稿では、貨物運送事業の現状と課題、そして持続可能な物流実現に向けた荷主とのパートナーシップの重要性について論じる。

1. 日本の貨物運送業界の現状

2022年度の国内貨物総輸送量は約40億トン、そのうちトラック輸送が約38億トンを占めており、トラックは日本の物流を支える基幹インフラとなっている。

業界の特徴として、小規模事業者が多く、多層的な下請け構造が根強いことが挙げられる。1990年の物流二法施行以降、参入や運賃の規制が緩和され、事業者数は1.5倍に増加した。しかし、バブル崩壊後は貨物量が減少し、運賃競争が激化したことで、無償サービスの拡大や、積み卸し・検品・ラベル貼りなどの付帯業務もドライバーが担うようになった。こうした商慣行がトラックの回転率や生産性を低下させ、ドライバーの長時間労働を常態化させている。

また、運送事業者の大半は小規模で、車両保有台数10台以下が約55%、50台以下が約9割を占める。多重下請け構造も大きな課題となっており、元請けから孫請け・曾孫請けまで多層的な委託が行われ、下層に行くほど収受できる運賃が目減りし、実運送を担う事業者やドライバーの収入が圧迫されている。

ドライバーの高齢化も深刻で、50歳以上が約半数を占め、若年層の新規参入が進んでいない。2028年には約28万人のドライバーが不足する可能性があり、人手不足と高齢化は今後さらに深刻化する見通しである。

2. 日本特有の課題と荷主の役割

海外と比較すると、日本のトラック輸送の特殊性が明確である。アメリカではトレーラー輸送が主流で、ドライバーは荷主の敷地にオンシャーシのコンテナやトレーラーという箱を置くだけで荷役作業に関与せず、荷主側が責任を持つ。これにより、ドライバーは運転に専念でき、短い労働時間で多くの貨物を効率的に運ぶことが可能である。

一方、日本では荷台を切り離せない単車型トラックが主流で、ドライバーが荷待ちや荷役作業に長時間従事せざるを得ない商慣行が根強く残っている。これは規制緩和以降、無償サービスとして定着したもので、ドライバーの長時間労働や低賃金の一因である。単に労働時間を規制するだけでは賃金低下の恐れもあり、荷待ちや荷役作業からドライバーを解放し、適正な運賃や付帯作業・荷待ち料金を収受することが重要である。

3. 持続可能な物流実現に向けたパートナーシップ

日本では「ジャストインタイム」方式の普及により、製造業などは在庫を極限まで削減し、その裏でトラック業界は多頻度・小口化した輸送を担ってきた。その結果、積載率や輸送効率が低下した。ドライバーは長時間労働を強いられ、待機時間も長くなっている。しかも、待機料金や作業料金が支払われない商慣行が根強く、低賃金・長時間労働が常態化してきた。

こうした不適切な取引慣行や無償サービスの強要に対し、国土交通省は「トラックGメン（トラック・物流Gメン）」を設置し、荷主や元請事業者による法令違反や不適切な取引の是正に向けた監視・指導を強化している。

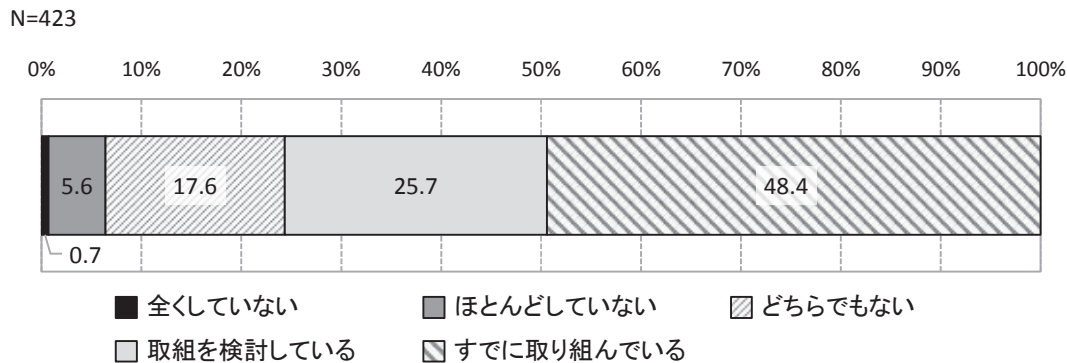
運送事業者も労働環境の改善やIT導入、輸配送の効率化など自助努力を進めているが、今後は荷主との協議による待機時間削減や業務改善、運賃見直しが不可欠である。法定割増賃金率の引き上げや国土交通省による標準的な運賃の導入・見直しなど、制度面での取り組みも進展している。

4. まとめ

物流は社会インフラとして極めて重要であり、今後も中小運送業者が持続的に成長できる環境整備が必要である。物流の2024年問題は、長年にわたる業界構造や商慣行、規制緩和の影

響が複雑に絡み合い、必然的に表面化した課題である。先述の調査結果からも、幅広い業種に影響が及び、トラック輸送力の確保や運賃上昇といった課題が顕在化している。今後も状況はさらに厳しくなると予想される中、**下図**の通り荷主企業の約半数が十分な対策を講じていない現状は大きな課題である。

図1 「物流の2024年問題」に対する荷主企業の取り組み状況



出所：NX 総合研究所「企業物流短期動向調査」2025年3月追加調査

持続可能な物流を実現するためには、運送事業者のみならず、荷主や消費者、行政が一体となり、意識改革と連携による抜本的な構造改革に取り組むことが求められる。特に荷主企業が主体的に物流改革に取り組み、業界全体で協力して持続可能な物流体制を構築することが、今後の日本の物流の安定と発展のカギとなる。2024年問題を契機に、荷主と運送業界のパートナーシップを強化し、持続可能な物流の未来を切り拓くことが求められている。

【参考文献】

- 矢野裕児・首藤若菜（2025）『間違いだらけの日本の物流』ウェッジ。
- Wedge ONLINE（2025年5月27日）「『2024年問題』は未解決！このままでは日本の物流が破綻する！専門家3人が語る問題の“本丸”と根本解決のカギ」矢野裕児・流通経済大学教授×首藤若菜・立教大学教授×田阪幹雄・NX 総合研究所リサーチフェロー
<https://wedge.ismedia.jp/articles/-/37666?page=4>（2025年7月3日閲覧）
- 株式会社NX 総合研究所「物流の2024年問題に関する追加調査（2025年3月）」
<https://www.nx-soken.co.jp/wp-content/uploads/2025/06/tankan-addition-2025-3.pdf>（2025年7月10日閲覧）
- 国土交通省「数字でみる自動車2025」
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000096.html（2025年7月3日閲覧）
- 公益社団法人全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業現状と課題 2024」
https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/yusosangyo2024.pdf（2025年7月3日閲覧）
- 経済産業省（2022）「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料1 『物流の2024年問題』の影響について（株式会社NX 総合研究所）」
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/003_01_00.pdf（2025年7月3日閲覧）
- 公益社団法人鉄道貨物協会（2019）「平成30年度本部委員会報告書」
<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>（2025年7月3日閲覧）