2026. 6. 29

「物流 2024 年問題」の現在地
～トラック物流に潜む輸送力不足、労働力を補う設備投資が急務～

経済調査部　主任エコノミスト
森田　幸大

ポイント

- **物流業界は、2024 年 4 月のトラックドライバーへの労働時間規制により輸送力不足が懸念される、いわゆる「物流 2024 年問題」に直面。実際に、規制適用後は労働投入量が 5%超減少した**
- **輸送量にも需要要因だけでは説明しきれない下振れが発生。今後、物流需要が増大した局面において、輸送力の制約が経済活動の大きなボトルネックになる可能性も**
- **労働投入量の減少に対応するには、労働生産性向上に資する設備投資が不可欠。ただし、投資が必要な対象は運送業の範囲にとどまらないため、荷主を起点にした物流全体の改善を促す制度設計が必要**

１．物流業界に衝撃を与えたトラックドライバーの労働時間規制

2024年4月、物流業界はいわゆる「物流2024年問題」に直面した。これは、「働き方改革関連法」に基づきトラックドライバーの時間外労働上限規制が適用されたことに加え、「改善基準告示」の改正により拘束時間（労働時間＋休憩時間）の規制も強化されたことで（図表1）、深刻な輸送力不足に陥ることが懸念された問題である。これらの規制により、1日当たりの拘束時間は事実上12時間程度、運転時間では8時間程度に制限され[1]、例えば片道12時間半ほどの拘束時間を要する東京・大阪間について（図表2）、規制強化前はドライバー1人で行路が組めたのが、ドライバーの数や所要日数を増やさなければ対応が難しくなるとの声が上がった。

経済産業省の検討会に提出された試算[2]では、何ら対策を講じなければ、2019年度の物量を基準として、輸送能力は2024年度に約14%、2030年度に約34%もの不足が生じるとされた。仮にこれが現実とな

（図表1）トラックドライバーの労働時間規制

		2024年3月まで	2024年4月以降
時間外労働の上限（働き方改革関連法）	年間	なし	960時間
拘束時間*1の上限（改善基準告示）	1年当たり	3,516時間	原則3,300時間 ただし労使協定により3,400時間まで延長可
	1カ月当たり	原則293時間 ただし労使協定により320時間まで延長可	原則284時間 ただし労使協定により310時間まで延長可
	1日当たり	原則13時間、最大16時間 ※15時間超は1週間2回以内	原則13時間、最大15時間 宿泊を伴う長距離運行*2は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内
運転時間の上限（改善基準告示）	1週間当たり	2週間を平均し、1週間当たり44時間	
	1日当たり	2日間を平均し、1日当たり9時間	
連続運転時間の上限（改善基準告示）	－	4時間 ※4時間運転するごとに、10分以上の運転中断時間が計30分以上必要	

（出所）厚労省、国交省資料より明治安田総研作成
*1　労働時間＋休憩時間
*2　1週間の運行がすべて長距離貨物運送（走行距離が450km以上の貨物運送）で、休息期間が住所地以外の場所におけるもの

（図表2）東京・大阪間輸送業務の拘束時間イメージ

	経過時間	所要時間	備考
自拠点	0:30	0:30	点呼等
移動		0:30	
荷積地点	2:00	1:00	荷積み
移動		0:30	
東京近郊IC	2:30	－	
移動・休憩		7:30	550kmを80km/hで走行
大阪近郊IC	10:00	－	
移動		0:30	
荷降地点	11:30	1:00	荷降ろし
移動		0:30	
自拠点	**12:30**	0:30	

（出所）経産省「第4回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」のヤマト運輸株式会社提出資料より、明治安田総研作成

[1] 経産省「第 4 回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」（2022 年 12 月 13 日）ヤマト運輸株式会社提出資料より
[2] 経産省「第 3 回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」（2022 年 11 月 11 日）株式会社 NX 総合研究所提出資料より

れば、物流の停滞を通じて日本経済にも大きな影響が及ぶ可能性がある。そこで、労働時間規制の適用から約2年が経過した現在、物流を取り巻く環境がどのように変化しているのかを確認する。

２．労働時間規制以降、労働投入量は 5%超減少

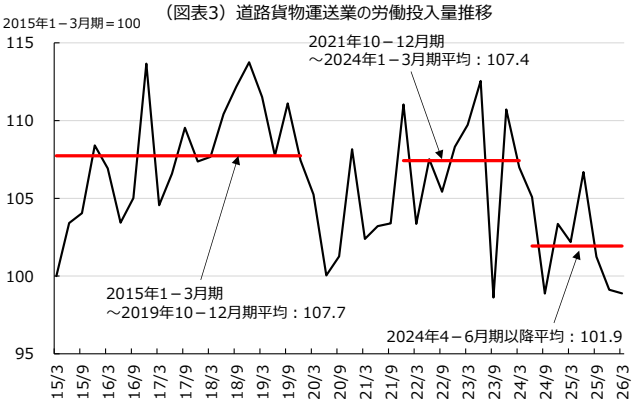
実際に「2024年問題」によって、どれだけ労働力が減少したのか、総務省の労働力調査を用いて確認する。労働力調査では、道路貨物運送業の運転従事者について、就業者数と平均月間就業時間が公表されている。そこで、両者を掛け合わせることで、マンアワーベースの労働投入量を算出する。

結果は図表3のとおりである。コロナ禍の需要低迷から回復した2021年10－12月期から2024年1－3月期までの平均と、労働時間規制が施行された2024年4－6月期以降の平均を比較すると、労働投入量は▲5.1%減少した。また、コロナ禍前の5年平均と比べても▲5.4%減少した。図表4で寄与度を見ると、2024年4－6月期以降は、平均月間就業時間の減少による労働投入量の押し下げが大きくなっている。従って、労働時間規制が労働投入量を少なからず抑制した側面はあるとみられる。加えて、就業者数の減少も労働投入量を下押しする傾向にある。この点について、毎月勤労統計の現金給与総額をみると、道路貨物運送業は全産業と比べて伸び悩んでおり、とりわけ超過労働給与は減少している（図表5）。時間外労働の上限規制により給与が伸びにくくなった結果、賃金面での魅力が相対的に低下し、離職が進んだ可能性がある。

３．輸送量も減少。今後、輸送力不足が経済活動のボトルネックになる可能性も

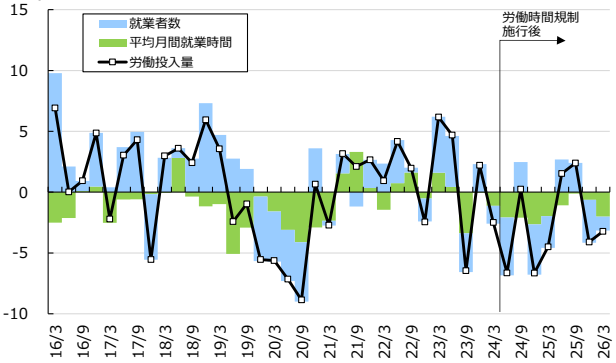
労働投入量が減少するなか、そのアウトプットに当たる輸送量も減少傾向にある。自動車貨物輸送のトンキロ数[3]は、2025 年に入り前年比でマイナス基調が続いている（図表 6、青線）。ただし、輸送量は、景気や荷動きなどの需要の影響を強く受ける傾向にある。そこで需要変動の影響を取り除くため、トンキロ数と相関を示す鉱工業生産指数（出荷）および小売販売額を説明変数として回帰分析を行ない、需要ベースでの輸送量の推計値を作成した（前掲図表 6、緑線）。その推計値と実績値を比較すると、足下の実績値は推計値から大きく下振れている。コロナ禍のマイナス局面では、需要ベースの推計値も下振れていたことをふ

（図表3）道路貨物運送業の労働投入量推移



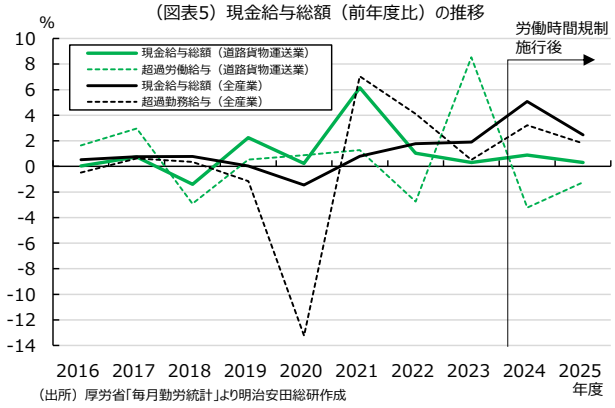
（出所）総務省「労働力調査」より明治安田総研作成
対象は運転従事者、労働投入量はマンアワーベース

（図表4）道路貨物運送業の労働投入量（前年同期比）と項目別寄与度



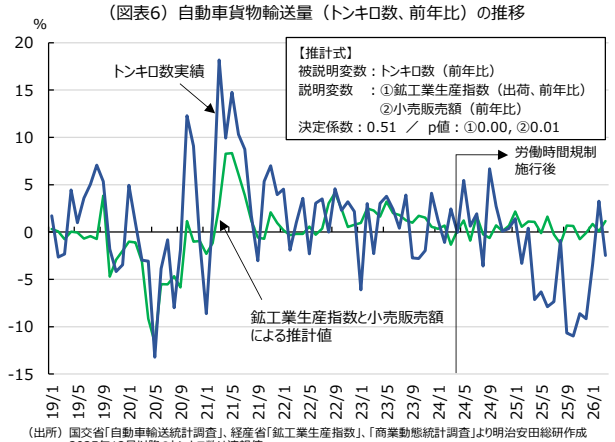
（出所）総務省「労働力調査」より明治安田総研作成
対象は運転従事者、労働投入量はマンアワーベース

（図表5）現金給与総額（前年度比）の推移



（出所）厚労省「毎月勤労統計」より明治安田総研作成

（図表6）自動車貨物輸送量（トンキロ数、前年比）の推移



（出所）国交省「自動車輸送統計調査」、経産省「鉱工業生産指数」、「商業動態統計調査」より明治安田総研作成
2025年12月以降のトンキロ数は速報値

[3] 輸送重量（トン）と輸送距離（km）を掛け合わせたもの。物量と運んだ距離をふまえた、実態としての輸送量を表す

まえると、足下の輸送量の減少はこれらの需要要因では説明しきれない。労働時間規制の適用後という時期と整合的であることから、労働力不足が原因である可能性が高い。

もっとも、輸送量の減少にもかかわらず、生産の停滞や商品の供給不足といった経済活動への明確な影響は、現時点では観測されていない。この背景には、長距離輸送を中心に、所要日数の延長などの対応を通じて、必要な輸送の維持が図られていることがあると考えられる。ただし、こうした対応は輸送効率の低下を伴うものであり、輸送側の納期や、荷主側の生産スケジュール、在庫管理などにおける既存の調整余地や余裕を取り崩す形で、影響を抑えているにすぎない可能性がある。この状況が続けば、今後、物流需要が増大した局面において、輸送力の制約が経済活動の大きなボトルネックになりかねない。

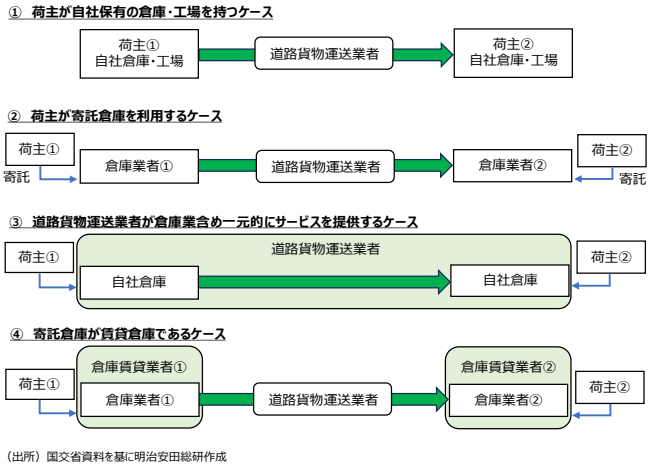
4．労働投入量減少を補う設備投資の重要性

労働投入量の減少による輸送力低下を抑制するには、労働生産性の向上に資する設備投資を拡充することが不可欠である。労働生産性が向上すれば賃金の上昇につながり、人手不足の解消にも貢献し得る。特に、限られた拘束時間内で運転時間を最大限確保することが、走行可能距離の延長に直結するため効果的である。このため、運転以外の拘束時間、とりわけ荷待ち時間や荷役時間の短縮に資する設備投資が重要である。

例えば、いわゆるマテハン設備（保管・仕分け・梱包等の倉庫内作業（マテリアルハンドリング）の自動化・省人化に資する設備）の導入は、出荷準備の迅速化を通じて荷待ち時間を短縮し得る。また、近年の物流倉庫では、動線の最適化やトラック予約受付システムの導入等により荷待ち時間が短くなるよう設計されているほか、充実した荷役設備が荷役時間の短縮にも貢献している[4]。これらをふまえると、老朽倉庫の更新を含め、物流倉庫の新陳代謝を進めることが有効な設備投資となり得る。

物流倉庫の新陳代謝について、政府は 6 月 24 日、「戦略 17 分野の『主要な製品・技術等』」を公表し、そのなかで次世代型倉庫の整備支援を進めていくことを掲げた。2040 年度までに計 6,000 億円の官民投資を想定し、財政投融資を活用した低利融資や課税特例による支援を予定している。しかし、対象が港湾の周辺に限定されているのと、物流倉庫の開発コストをふまえると投資規模が小さいため[5]、政策効果は限定的なものにとどまる可能性が高い。また、運送業者は中小企業が大多数を占めており[6]、政府の支援を受けることができたとしてもなお、大規模な設備投資を実施するための資金余力に乏しいと考えられる。加えて、トラック輸送を担う事業者（道路貨物運送業者）と、倉庫業務を担う事業者（倉庫業者）が別主体であるケースも多く、さらには物流倉庫が賃貸物件で、所有者が別にいるケースもある（図表 7）。こうした場合、投資負担と便益の帰属が一致しにくく、倉庫業者や倉庫の所有者側に設備投資の動機付けが働きにくい側面がある。

（図表7）2拠点間物流の主要な形態



（出所）国交省資料を基に明治安田総研作成

[4] 例えば、倉庫のプラットフォームとトラックの荷台の高低差や隙間を解消する「ドッグレベラー」が導入されていると、フォークリフトがトラックの荷台に乗り入れることが可能となるため、作業効率が大きく向上する

[5] 例えば、物流デベロッパーの一つである野村不動産は、2025 年からの 3 年間だけで 15 棟、計 3,400 億円規模の開発を計画しており、1 棟当たりに換算すると約 227 億円となる。この単価を基に計算すると、2040 年度までに 26 棟程度、年間では 2 棟程度の開発にとどまる

[6] 全日本トラック協会によると、資本金 3 億円以下または従業員数 300 人以下の中小企業は、一般貨物自動車運送事業者の 99%以上を占める

５．荷主起点での物流改善を促す制度設計を

このように、トラック物流の課題は運送業の範囲にとどまらないため、保管・荷役・輸送を含む物流プロセス全体を俯瞰したうえで解決を図る必要がある。その際、サプライチェーン全体を見渡し得る立場にある発注者、すなわち荷主が、より積極的に物流プロセスの設計・改善に関与することを促す仕組みづくりが求められる。運送業者や倉庫業者が直面する納期や納品頻度、倉庫での荷役方法、品質管理などは荷主側の取引条件に左右される面が大きく、これらの条件を見直すことなくして物流プロセス全体の改善は図れない。

政府は物流効率化法を改正し、4 月から荷主に対して、荷待ち時間・荷役時間の短縮や積載効率の向上等に取り組む努力義務を課した。一定規模以上の荷主には取組状況の定期報告が求められ、取組が著しく不十分であった場合には勧告・命令の対象となり得る。これにより、荷主にも運送会社の労働生産性に目を向ける動機が生じたといえる。もっとも、同制度は最低限の取組を促す側面が強く、設備投資を伴う物流プロセス全体の最適化を誘発するには限界がある。

より効果的な制度とするためには、荷待ち時間や荷役時間、積載効率等について定量的な KPI を設定し、その達成度に応じて補助金支給額[7]を変動させるなど、荷主が物流改善に取り組む経済的なメリットが生じる仕組みを導入することが望ましい。これにより、荷主は物流プロセスを再設計し、それに必要な投資コストを反映した適正な料金設定や、投資回収期間を考慮した長期契約の締結への動機付けになることが期待される。その結果、倉庫業者や運送業者による設備投資を後押しすることが可能となる。このように、荷主を起点に物流プロセスを一体で見直すことを促す制度設計こそが、持続可能な物流体制の構築に向けた鍵となる。

本レポートに関するご取材やお問い合わせは以下までご連絡ください
明治安田総合研究所 主任エコノミスト 森田 幸大
電話番号：080 2298 8286
e-mail：yu7-morita@myri.co.jp

※本レポートは、明治安田総合研究所が情報提供資料として作成したものであり、いかなる契約の締結や解約を目的としたものではありません。掲載内容について細心の注意を払っていますが、これによりその情報に関する信頼性、正確性、完全性などについて保証するものではありません。掲載された情報を用いた結果生じた直接的、間接的トラブルや損失、損害については、一切の責任を負いません。またこれらの情報は、予告なく掲載を変更、中断、中止することがあります。

●発行元●株式会社明治安田総合研究所　〒102-0073東京都千代田区九段北3－2－11　TEL03-6261-6411

[7] 現行の補助金として、荷主や物流事業者による物流効率化の取組について、省人化・自動化機器導入経費や運行経費の一部を支援する「物流効率化推進事業補助金」があるが、補助額は必ずしも定量的な改善成果に連動する仕組みとはなっていない