

# 物流2024年問題の現状と課題

(一社)運輸デジタルビジネス協議会  
小島 薫

## はじめに：物流の2024年問題における物流現場の現状

「L&A Network」2026年2月号の特別レポート「国民生活や経済を持続可能とするために求められる荷主の行動変容～荷主が変われなければ、物流ではなく経済が破綻する～」<sup>1)</sup>でも紹介したが、第1図の「トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間の調査結果」(以降「平均拘束時間の調査結果」と表記)から、前回の2020年度調査に比較し2024年度では、約40分減少しているものの、その主な要因は運転時間の減少(▲約50分)となっている。

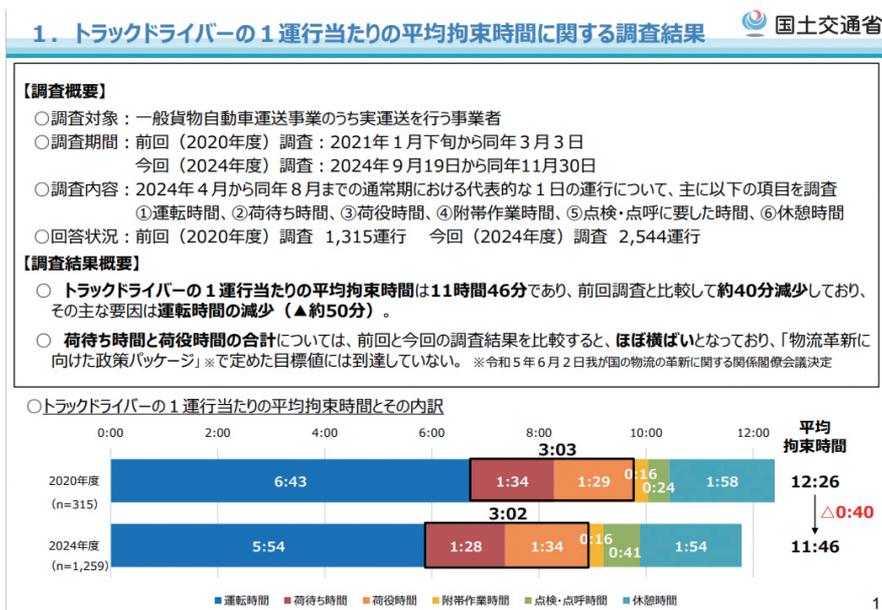
一方で、物流の2024年問題の解決に向けて改正

された「物資の流通の効率化に関する法律」(以降「物流効率化法」と表記)で努力義務となった荷待ち、荷役時間の短縮は、わずか1分に留まっている。

結果的に、国が求めた物流の効率化ではなく、運送事業者は、やむを得ず輸送能力や運賃収入に直結する運転時間の短縮や高速道路の積極的な利用によって時間外労働時間や拘束時間の制限に対応していることになる。

## トラックドライバーの労働時間、拘束時間は？

その結果、物流現場が、現状どのようになっているのかについて(公社)全日本トラック協会(全ト



第1図 トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

(出典：第17回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会(2024年12月25日)「国土交通省提出資料」p.1 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>)

協)が、2025年3月に公開した「物流の2024年問題対応状況調査結果」(以降「全ト協調査結果」と表記)<sup>2)</sup>から見ていくことにする。

この「全ト協調査結果」は、「物流の2024年問題に関し、トラック運送事業者における対応状況や実態、また荷主企業における対応状況等を把握し、今後の施策や要望活動等に反映するため」、運送事業者と荷主企業の双方を対象にインターネット調査を実施。回答数はそれぞれ2,973事業者、3,601事業者となっている。

例えば、運送事業者の「⑪ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した対策(複数回答)」は、以下の第2図の状況となっている。

最も多いのが「荷主等との運賃・荷待ち時間等に係る交渉」の63.9%となっており、荷待ち、荷役作業時間の短縮に向けても運送事業者の多くは積極的に改善に向けて努力している。

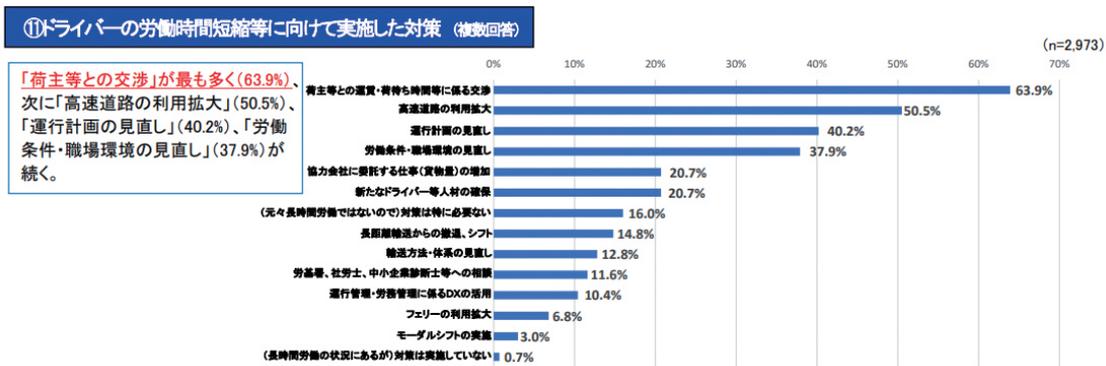
また、「高速道路の利用拡大」も約半数(50.5%)

の運送事業者が実施しており運転時間の短縮にも貢献しているものと思われる。高速利用に伴うコストを払ってでも労働時間、拘束時間の短縮を実践している。

第1図の「平均拘束時間の調査結果」では、荷待ち、荷役作業時間は、ほとんど短縮されていなかったが、「全ト協調査結果」では、どのようになっているだろうか。

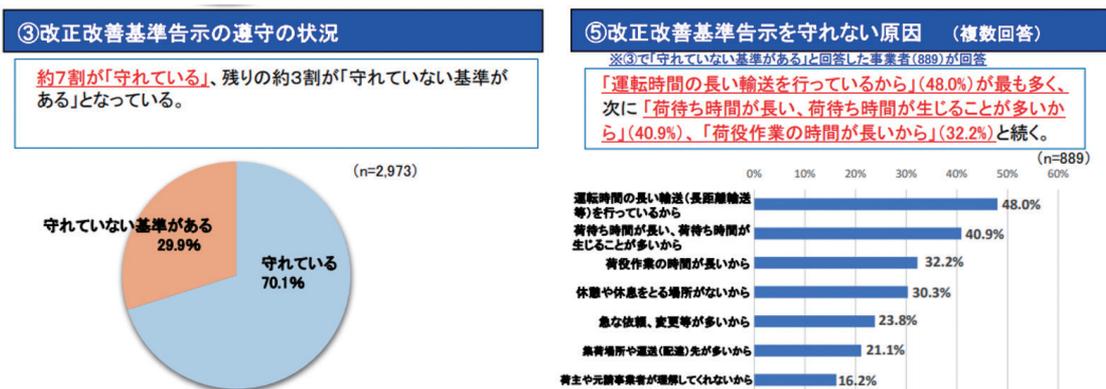
第3図の左グラフの運送事業者の「③改正改善基準告示の遵守の状況」では、約7割が「守れている」、残りの約3割が「守れていない基準がある」と回答しており、その「⑤改正改善基準告示を守れない原因(複数回答)」(右グラフ)として、第1位は「運転時間の長い輸送(長距離輸送等)を行っているから」で、半数近い48.0%となっている。

前述した通り、「平均拘束時間の調査結果」では、運転時間が最も短縮(▲約50分)となっていたが、今後、改正改善基準告示の遵守が徹底されていく



第2図 「物流の2024年問題対応状況調査結果」⑪

(出典：(公社)全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」からの抜粋 <https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>)



第3図 「物流の2024年問題対応状況調査結果」③、⑤

(出典：(公社)全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」からの抜粋 <https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>)

ことにより、更に運転時間を短縮せざるを得ない状況となることが見込まれる。

既に、第2図の「⑩ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した対策（複数回答）」で運送事業者が「長距離輸送からの撤退、シフト」と14.8%が回答しているように改正改善基準告示の制限から長距離輸送から撤退する運送事業者も出てきているが、更に増えていくことが予想される。

そして、原因の第2、3位として「荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから」、「荷役作業の時間が長いから」が挙げられており、「平均拘束時間の調査結果」でも、ほとんど改善されていないことから、その結果として運転時間の短縮、長距離輸送からの撤退との更なる輸送能力の低下との負のサイクルを招いていることになる。

## トラックドライバーの賃金の原資となる運賃、料金は？

そして、これらの状況は、トラックドライバーの時間だけの問題ではない。

「⑮運賃・料金の見直しに向けた発注者（荷主等）との交渉」において「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者（2,757）の中で、「⑳運賃交渉の結果」（第4図左グラフ）について約94%が運賃・料金の引上げを実現しているものの、「㉑収受が難しい料金（複数回答）」（第4図右グラフ）としては、荷役作業、荷待ち時間に対する料金が、第1、2位となっており、荷待

ち、荷役作業に関しては、時間も短縮されておらず、かつその対価である料金も多くは収受できていない状況となっている。

また、運転時間短縮のために積極的に活用している高速道路についても、一部（25.2%）ではその料金が収受できておらず、運送事業者負担となっている。

結果として、多くの運送事業者では、

- 荷待ち、荷役作業時間の短縮も、その対価である料金の収受もできていない。
- そのため、労働時間、拘束時間の制限に対して運転時間を短くすることで対応。その結果、長距離輸送を撤退、もしくは走行距離等を制限することとなり、輸送能力の低下、運賃収入の減少を招いている。
- 運賃・料金の値上げに関しては一定程度実現できているものの、輸送能力の低下、運賃収入の減少があり、賃金の改善も十分には行われていない。

という状況になっていると考えられる。

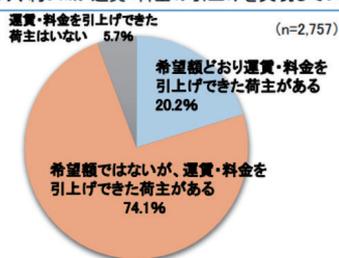
それを裏付けるのが、第5図の「⑨物流の2024年問題による「良い影響」と「⑩物流の2024年問題による「悪い影響」だ。

⑧の2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者の中で「良い影響」としては、「運賃・料金の引上げができた」が最も多く（68.5%）挙げられている一方で、「悪い影響」として、「運送コストが増加した」が最も多く、約半数の46.8%が回答している。

### ⑳運賃交渉の結果

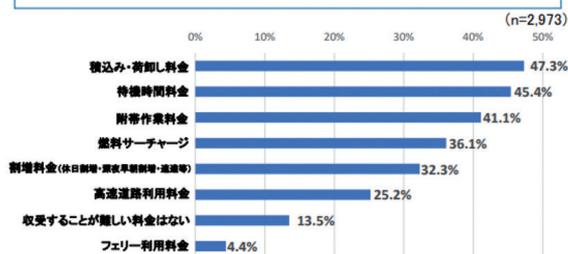
※僅で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

「希望額どおり運賃・料金を引上げできた荷主がある」は20.2%、「希望額ではないが運賃・料金を引上げできた荷主がある」は74.1%であり、約94%が運賃・料金の引上げを実現している。



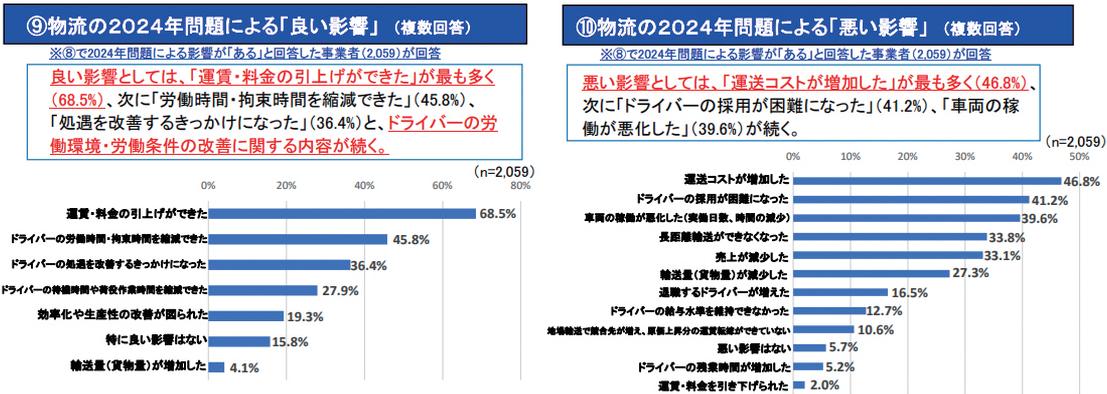
### ㉑収受が難しい料金（複数回答）

標準的運賃が初めて告示された令和2年4月以降でも、発注者（荷主・元請事業者）と交渉しても収受が難しい料金について、「**積み・荷卸し料金**」が最も多く（47.3%）、次に「**待機時間料金**」（45.4%）となっている。



第4図 「物流の2024年問題対応状況調査結果」⑳、㉑

(出典：(公社)全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」からの抜粋  
<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>)



第5図 「物流の2024年問題対応状況調査結果」⑨、⑩  
 (出典：(公社)全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」からの抜粋  
<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>)

この「運送コストが増加した」には、「高速道路の利用拡大」等も影響しているものと考えられる。さらに注目すべきは、「長距離輸送ができなくなった」「売上が減少した」と約1/3が回答している点だ。

## トラックドライバーの賃金等の労働環境の改善は？

そしてその結果として一部では「ドライバーの給与水準を維持できなかった」と。更には、荷待ち、荷役作業時間の短縮が見られず、トラックドライバーの本来の業務である運転時間を削られてしまっていることから「ドライバーの採用が困難になった」、「退職するドライバーが増えた」に繋がっているように考えられる。

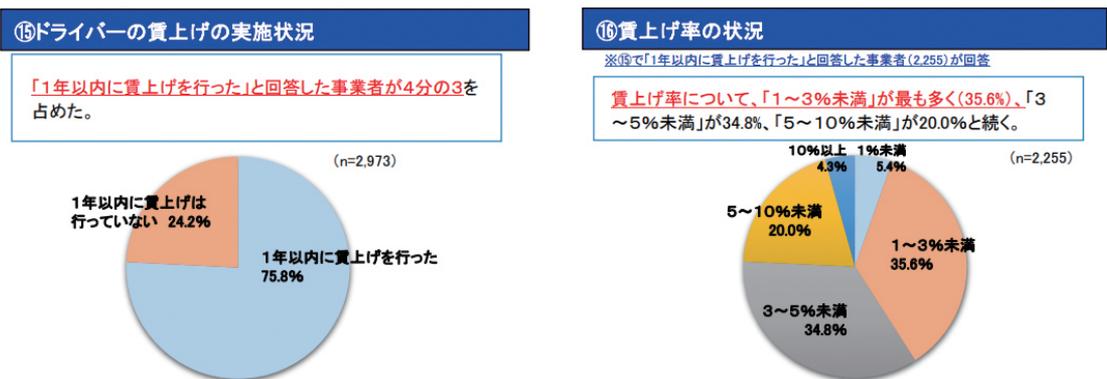
それでは、トラックドライバーの賃金はどのよ

うになっているのだろうか。「⑮ドライバーの賃上げの実施状況」(第6図左グラフ)では、「1年以内に賃上げを行った」と回答した事業者が約3/4(75.8%)、そして賃上げ率(第6図右グラフ)については、「1～3%未満」が最も多く(35.6%)、「3～5%未満」が34.8%、「5～10%未満」が20.0%との状況だ。

中小企業の2024年の賃上げ率は、平均4%程度と言われており、その比較で考えると同程度か、やや低いと考えられる。

結果的に、「L&A Network」2026年2月号の特別レポート<sup>1)</sup>でも紹介させていただいたが、全産業と比較して労働時間が2割長く、賃金が1～2割低いとのトラックドライバーの労働環境の改善については、改善どころか逆に他の産業との差が広がっているという状況だ。

そしてその結果から、さらに深刻な状況を招い



第6図 「物流の2024年問題対応状況調査結果」⑮、⑯  
 (出典：(公社)全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」からの抜粋  
<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>)

ている。

人材支援サービスを提供しているレバレッジズ(株)が、昨年11月13日に公開した「2024年問題に関する実態調査」<sup>3)</sup>では、「2024年問題により、約4割が転職を検討、新たな職種に挑戦する人も」との衝撃的な調査結果が報告されている。

## 改めて「国民生活や経済を支える社会インフラである物流」を 持続可能にするためには

物流の2024年問題を解決に向けて改正された「物資の流通の効率化に関する法律」(以降「物流効率化法」と表記)では、一部を除き既に2025年4月1日より施行されている。

この中では、すべての荷主(発荷主、着荷主)、運送事業者等に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課している。

その取り組むべき措置として努力義務が課されているのが、

- ①荷待ち時間の短縮
  - ②荷役等時間の短縮
  - ③積載効率の向上等
- である。

### ①②荷役等時間の短縮とその対価としての料金の 収受

今回紹介した調査結果は、「物流効率化法」施行直前ではあるものの①、②の荷待ち、荷役等時間に関しては、ほとんど短縮されておらず、それに対する対価も収受できていないとの状況だ。

対価については、同様に改正された「貨物自動車運送事業法」(以降「運送事業法」と表記)では、運送役務、および荷役作業・付帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価等を記載した運送契約の書面交付が義務付けされており、既に2025年4月1日より施行されている。その実績に応じて、対価としての料金を運輸事業者が適正に収受できる仕組みだ。

既に、法令が施行されていることから法令順守との企業の責任において、現状を把握し、短縮との改善努力、そして実績に対する対価の支払いの両方が求められている。

- ③積載効率(積載率×実車率)の向上等
- 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷

の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携

- 繁忙差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化

等による積載効率の向上が求められている。以前は、積載率が60%近くだったものが、直近では40%を切る状況となっており、積載率60%と40%の場合で比較すると、同じ荷量を運ぶためには車両もトラックドライバーも1.5倍必要との非効率な状況となっている。

トラックドライバーの人材不足による輸送能力不足が懸念されているなかで、積載率、実車率の向上は、運行可能な車両台数、時間が限られている状況で、有効な施策となる。

一方で、積載率の向上は荷量の増加となることから、荷役等時間が長くなる可能性があり、また貨物の積合わせ(混載)や共同輸送、帰り荷の場合には、積込み、荷卸しの回数が増えることから、①、②の荷待ち、荷役等時間の効率化による短縮が前提となる。

特に、帰り荷については、これまで2台の車両と2人のトラックドライバーで担っていた運送を1台の車両と1人のトラックドライバーに集約できることから、実車率改善による積載効率の向上だけでなく、全体の輸送能力の向上においても期待されている。また、運送事業者においても、帰路が運賃・料金が収受できる運行となり、運賃収入増やトラックドライバーへの賃金としての還元も可能となる<sup>4)</sup>。

やはり、積載効率の向上等においても荷待ち、荷役等時間の短縮が重要となる。

## 物流の2024年問題解決に向けた「荷待ち、荷役等時間の短縮」や その対価に関する運送契約の締結と 適正な運賃・料金の収受に向けて

これらに関しては、既に「物流効率化法」、「運送事業法」が施行されており、実施しなくてはならない事項だ。

「物流効率化法」で、今年の4月1日より「特定事業者」は、中長期計画を策定し、改善のPDCAサ

イクルを実践し、定期報告が義務化されることになるが、それまでは準備していれば大丈夫と思っている大手荷主、運送事業者も多いのではないだろうか。

既に、それを許さない事態が昨年から発生している。

- 2025年12月12日にトラック運送事業者に対する無償の荷役や長時間の荷待ちを理由に元請け事業者として初の勧告（下請法）を受け、社名が公開された<sup>5)</sup>。

また、下請法は中小受託取引適正化法（以降「取適法」と表記）として昨年改正、既に本年1月1日に施行されており、荷主も取適法の対象となったため、今後は荷主も同様の勧告を受ける可能性がある。

- 2025年12月23日に、トラック・物流Gメンによる集中監視月間（10～11月）の結果を公表。長時間の荷待ちの疑い対して着荷主企業として初の勧告（貨物自動車運送事業法 働きかけ）が行われ、社名が公開されている<sup>6)</sup>。
- 2025年6月24日に公正取引委員会が「不当な経済上の利益の提供要請事例」（独占禁止法等）を公開<sup>7)</sup>。

この中で、独占禁止法上の問題に繋がるおそれのある主な事例（不当な経済上の利益の提供要請）として、

「• 荷主Iは、物流事業者に対し、契約では、運送の委託しかしていないにもかかわらず、運送した荷物の荷卸し、検品及び棚入れを無償で行わせた。（その他の卸売業）」

また、同（買ったたき）として、

「• 荷主Fは、物流事業者から、それまで無償で提供させていた附帯業務の料金が上乘せされた見積書を受け取ったにもかかわらず、理由を一切説明することなく、運賃を一方的に据え置いた。（機械器具卸売業）」等の事例が紹介されている。

この状況は、改善されていない物流現場の状況に危機感を持った行政が、新物流2法、取適法、独占禁止法等の法令を適用して徹底して変えていくとの意思表示だと捉えている。

に改善を進めていけば良いのではという雰囲気だったが、過去の悪しき商慣行を改め、法令違反の状況を一刻も早く解消しないと企業価値、経営に大きな影響を与えてしまう可能性が明らかになったと言えるのではないだろうか。

自社の事業活動においても物流は、重要な役割を担っており、その存続の危機的状況を理解し、自社のためを超えてサプライチェーン、業界・社会全体での効率化・最適化と貢献を念頭に物流の2024年問題を自分事として真摯に取り組んで欲しい。

## 参考文献

- 1) 「L&A Network」2026年2月号、特別レポート「国民生活や経済を持続可能とするために求められる荷主の行動変容 ～荷主が変われなければ、物流ではなく経済が破綻する～」
- 2) (公社)全日本トラック協会：「物流の2024年問題対応状況調査結果」  
<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>
- 3) レバレッジズ㈱「2024年問題に関する実態調査」  
<https://leverages.jp/news/2025/1113/5414/>
- 4) 詳細については「流通ネットワーク」2025年11・12月号掲載の特別レポート「荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる積載効率の向上と復荷での運賃確保～トラックドライバーの適正な労働時間と賃金を実現～」で紹介している。許諾を得て、当協議会のホームページで全文を公開している。  
<https://tdbc.or.jp/news/2025/69127712c8b08a7ec50cb458/>
- 5) 公正取引委員会：「センコー㈱に対する勧告について」（2025年12月12日）  
[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212\\_kinki\\_shitauke.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212_kinki_shitauke.pdf).
- 6) 国土交通省「トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について ― 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を1件実施 ―」（2025年12月23日）  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000348.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000348.html)
- 7) 公正取引委員会「令和6年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」（2025年6月24日）  
[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624\\_buttokuchousakekka.html](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624_buttokuchousakekka.html)

## おわりに

これまで、大手を中心に法令順守を前提に徐々

### 筆者紹介

小島 薫

(一社)運輸デジタルビジネス協議会  
代表理事