

「2024年問題」その後の現在地

～中部圏運輸業における労働投入量の推移～

【ポイント】

【労働投入量は減少傾向だが、「人手不足」の要因は地域によって異なる】

2024年に時間外労働時間の上限規制が適用されて以降、全国的に運輸業の労働投入量は減少傾向にあった。長野県は時間・人数共に増加、福井県・三重県・滋賀県は時間・人数共に減少、富山県・岐阜県・愛知県は時間減を人数増でカバー、石川県・静岡県は人数減を時間増でカバーしていた。労働時間の増加には上限があるため、雇用者数の維持・増加や生産性の向上が求められる。

全国の運輸業において、労働生産性が毎年約3%増加しているという前提を置くと、地域や年によっては労働投入量の減少幅が3%を超えることもあり、労働力供給が不足していると思われる。今後、ネットショッピング等による物流需要が増加すれば、中部各県において、人手不足が深刻化することが懸念される。

【運輸業の「賃上げ」と「価格転嫁」、生産性向上と商習慣適正化が必要】

運輸業は、経済活動の基幹的インフラを担うとともに、交通関係の運転手やネットショッピングの配送等で私たち消費者も密接に関わっている。長時間労働・低賃金を原因とした他産業への人材流出を抑制するためには、労働時間の上限規制によって労働者の収入が減少しない給与体系への移行が必要であり、その賃上げの原資となる運送料金の見直しが必要である。

人口減少社会において労働者数を維持・増加させることは容易ではないため、生産性向上によって不足する労働力を補う必要がある。隊列走行や自動運転といった省人化・省力化技術への期待が高まるとともに、標準規格のパレット活用によって荷物の積み下ろしを効率化すべきである。さらに、物流倉庫の拠点整備といった設備投資によるサプライチェーン全体の生産性向上も欠かすことができない。複数企業による物流倉庫の共同利用も積極的に検討していく必要がある。

2026年1月から「取適法」が施行され、無償で荷物の積み下ろし等の役務を提供させること、荷主側の都合によって発生した荷待ち時間の費用負担をしないことといった従来の違反内容に対しての所管官庁による指導権限が強化され、「協議に応じない一方的な代金決定」が追加された。ゼロインフレ・ノルムからインフレ・ノルムへ転換しつつある現在においては、商習慣の適正化に業界全体で取り組む必要がある。

1. 分析の背景

労働基準法では、1日8時間、週40時間以内を「法定労働時間」と定めており、この時間以上に働く場合は、労働者と使用者（雇い主）との間で「36協定」を締結する必要がある。36協定を締結すれば、上記の法定労働時間に加えて、1月45時間、1年360時間の労働時間の延長、臨時的な事情¹があれば、1年720時間の労働時間の延長が認められる。このような労働時間の上限規制は以前から存在していたが、2018年以前は上限規制を破った際の罰則がないため強制力が欠けていた。そこで、2018年に「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が公布され、大企業は2019年4月以降、中小企業²は2020年4月以降に適用され、規則を破った使用者に対して、6か月の懲役または30万円以下の罰金が科されることになった。

上限規制の適用は4つの事業・業務³で5年間猶予され、2024年4月から時間外労働の上限規制が適用される。2024年に上限規制が適用されることで労働力が不足すると予測されることから、「2024年問題」と呼ばれている。

¹ 詳細は厚生労働省「労働基準法第三十六条第一項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針」を参照。

² 詳細は「中小企業基本法」を参照。

³ 自動車運転の業務、建設事業、医師、鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業がある。例外的に「新技術・新商品等の研究開発業務」については上限規制の適用が除外される。

表1・図1は全国の一般労働者（パート除く）の年間労働時間を産業別に集計したものである。産業平均が1,946時間だったのに対して、運輸業は2,134時間と突出して長時間労働にある⁴。

表1 全国の産業別の一般労働者の年間労働時間

産業	時間	産業	時間
産業計	1,946	不動産業	1,986
建設業	1,993	学術研究	1,934
製造業	1,960	宿泊飲食	2,083
電気ガス	1,895	生活関連	1,979
情報通信	1,936	教育	1,918
運輸業	2,134	医療福祉	1,865
卸小売業	1,955	複合サービス	1,882
金融保険	1,831	サービス業	1,896

出典：総務省「毎月勤労統計調査」より作成

注：2024年の月間平均労働時間に12をかけて年間の労働時間に換算した。事務所規模5人以上のデータを集計した。

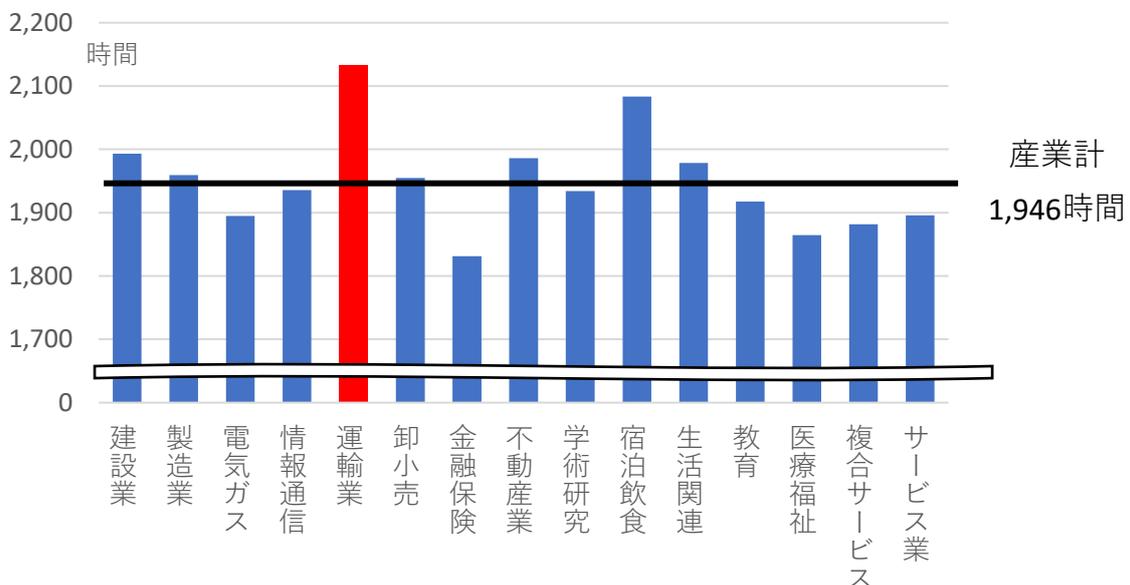


図1 全国の産業別の一般労働者の年間労働時間

出典：総務省「毎月勤労統計調査」(5人以上事業所集計)より作成

⁴ 宿泊飲食業において、一般労働者のみの場合は年間2,083と長時間労働にあるものの、一般労働者とパートを含めた場合は年間1,063時間となり、雇用形態によって大きな差がみられた。人手不足の状況を踏まえると、アルバイトが確保できなかった飲食店等では、社員がフルに稼働することで労働力を補うことが常態化していると思われる。

運輸業は、一人当たりの労働時間が他産業と比較しても長時間であるといえる。そのため、労働環境の改善が急がれるのと同時に、時間外労働の規制によって物流が滞る懸念が強まる。そこで、改正後の36協定では運輸業と運輸業以外では、適用される時間外労働時間の上限が異なる。表2に示したとおり、臨時的な事情があれば、運輸業は年間960時間まで時間外労働が可能である(表2)。

表2 時間外労働の上限規制のまとめ

	36協定の 原則的な上限	臨時的な事情がある 運輸業以外の産業	運輸業 (2024年4月以降)
単月の上限	45時間	100時間	なし
複数月平均の上限	なし	80時間	なし
年間の上限	360時間	720時間	960時間
合計年間労働時間	2,440時間	2,800時間	3,040時間

出典：厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署「時間外労働の上限規制 わかりやすい解説」より作成

運輸業の労働投入量が減少すれば物流が停滞し、製造業を中心に産業活動全体に影響が及ぶ。日本生産性本部の「産業別労働生産性⁵」から試算すると、運輸業の労働生産性は2021年から2025年⁶の4年間で年平均2.9%増加している。言い換えれば、約3%までの労働投入量の減少であれば、生産性向上と相殺され、付加価値は横ばいで推移するとも考えられる。労働投入量が減少するとしても3%未満の減少に収まっているかが一つのポイントとなる。

ドライバーを取り巻く環境は厳しい状況が続いている。国土交通省による「宅配便再配達実態調査」⁷では、2025年10月の宅配便において8.3%の荷物が再配達となり地方よりも都市部に多い傾向にある。この数年で再配達率は緩やかな減少傾向にあるものの、依然として1割の荷物が再配達されており、再配達率削減に取り組む必要がある。再配達の削減が思うように進まなければ、再配達の料金化あるいは再配達を見込んだ基本配達料金の値上げといったことも視野に入るだろう。そうなれば、私たち消費者への負担となる。

他方、2026年1月1日から下請法は改正され、「取適法」(中小受託取引適正化法)へと

⁵ 労働生産性は付加価値額 ÷ 労働投入量で計算され、付加価値額は経済産業省の第三次産業活動指数等によって計算され、労働投入量は本稿と同様の計算である。

⁶ 2025年7月分までの値を2025年データとした。

⁷ 宅配に関わる大手事業者6社を集計している。

名称が変更されるとともに、適用される事務所規模の拡大や「特定運送委託」への適用、協議に応じない一方的な代金決定等の禁止行為の追加、事業所轄官庁の指導強化等が盛り込まれた。既存の商習慣では、人件費の増加を生産性の向上で補い、価格転嫁できた事例は少なかったかもしれない。しかし、この数年の人件費の高騰は生産性の向上を上回る勢いであり、しっかりと賃上げをしていくためには価格転嫁が欠かすことができない。社会全体がゼロインフレ・ノルムから脱却して、インフレ・ノルム下における適切な商習慣へと移行していく必要がある。

この数年は全国的に賃上げ基調にある中で、運輸業の賃金動向についても整理する。2022年から2024年にかけての運輸業の名目賃金の変化を表3にまとめた。全国的には6.5%のプラスとなっていたが、地域によって大きく異なる。東京都・滋賀県は10%以上の大幅な増加、富山県・岐阜県・静岡県・愛知県は増加がみられた。一方で、大阪府・石川県・福井県・長野県・三重県は減少していた。物価高とともに賃金上昇局面にあるとはいえ、県別・産業別にみたときには必ずしもプラスとはなっていない。2024年から時間外労働時間が規制されたことで、労働時間の減少とともに賃金は減少する。賃金が減少することで、離職率が高まっている可能性が指摘できる。上限規制が適用されたとしても賃金水準が減少しない給与体系の整備とそれを実現するための生産性の向上が求められている。

表3 各県運輸業の名目賃金（現金給与総額,2022-2024年の変化率）

全国	東京	大阪	富山	石川	福井
6.5%	18.8%	-3.1%	8.2%	-3.7%	-2.5%
長野	岐阜	静岡	愛知	三重	滋賀
-0.9%	9.4%	4.2%	9.7%	-7.0%	14.3%

出典：各県の「毎月勤労統計調査」より作成

注：一般労働者とパートを合わせた労働者全体の平均

経済レポート No.38 では、中部圏の運輸業において不足する労働力を「令和4年度就業構造基本調査」から推計した。2024年問題から1年が経過した現在、中部圏運輸業における労働投入量の変化を分析し、今後の運輸業への提言を考察するのが本稿の目的である。

2. 分析方法

本レポートでは、中部圏運輸業における労働力の現状を「労働投入量」から明らかにする。労働投入量は、労働者数と労働者一人当たりの労働時間をかけて計算することができる。本稿では、毎月勤労統計調査の「常用雇用者数」と「総実労働時間数」をかけることで労働投入量を算出した⁸。式は次のとおりである。

$$\text{労働投入量} = \text{常用雇用者数} \times \text{一人当たり総実労働時間数}$$

また、労働投入量の変化は次のように表すことができる⁹。

$$\begin{aligned} &\text{労働投入量の前年同月比変化率} \\ &= \text{常用雇用者数の前年同月比変化率} + \text{総実労働時間数の前年同月比変化率} \end{aligned}$$

以下の分析では、中部 9 県の比較対象として、全国および東京都・大阪府を含めた計 12 地域を分析対象とする。始めに、①中部圏の産業計の労働投入量がどのように推移しているのかを分析することで各県の労働供給の推移を把握する。次に、②経済レポート No.38 で推計された運輸業における 2.7%の労働力不足に対して、2023 年度から 2025 年度にかけての労働投入量の変化をみる。そして、③運輸業の労働投入量を要因分解して、雇用者数および一人当たり労働時間の変化に分け、前年同月比で増加したのか、減少したのかを確認する。まとめとして、中部圏運輸業における労働投入量の変化から、2024 年問題のその後の現在地を考察する。

⁸ 毎月勤労統計調査では、県別産業別の指数の振れ幅が大きくなりやすいことが指摘されているため、事務所規模 30 人以上集計を使う場合もある。しかし、小規模事業所の推移も県の実態を把握するには必要なため、本稿では事務所規模 5 人以上の統計データを用いた。

⁹ i 年における労働投入量を P_i 、常用雇用者数を L_i 、総実労働時間数を T_i とすると、 $P_i = L_i \times T_i$ となり、 i について微分すると $\Delta P_i = \Delta L_i \times T_i + L_i \times \Delta T_i$ となる。ここで、 $\frac{\Delta P_i}{P_i}$ を計算すると、 $\frac{\Delta P_i}{P_i} = \frac{\Delta L_i}{L_i} + \frac{\Delta T_i}{T_i}$ となり、それぞれの項は $P_i \cdot L_i \cdot T_i$ の変化率を表しているため、労働投入量の変化率 = 常用雇用者数の変化率 + 総実労働時間数の変化率となる。

3. 分析結果① 各県の労働投入量の推移（産業計）

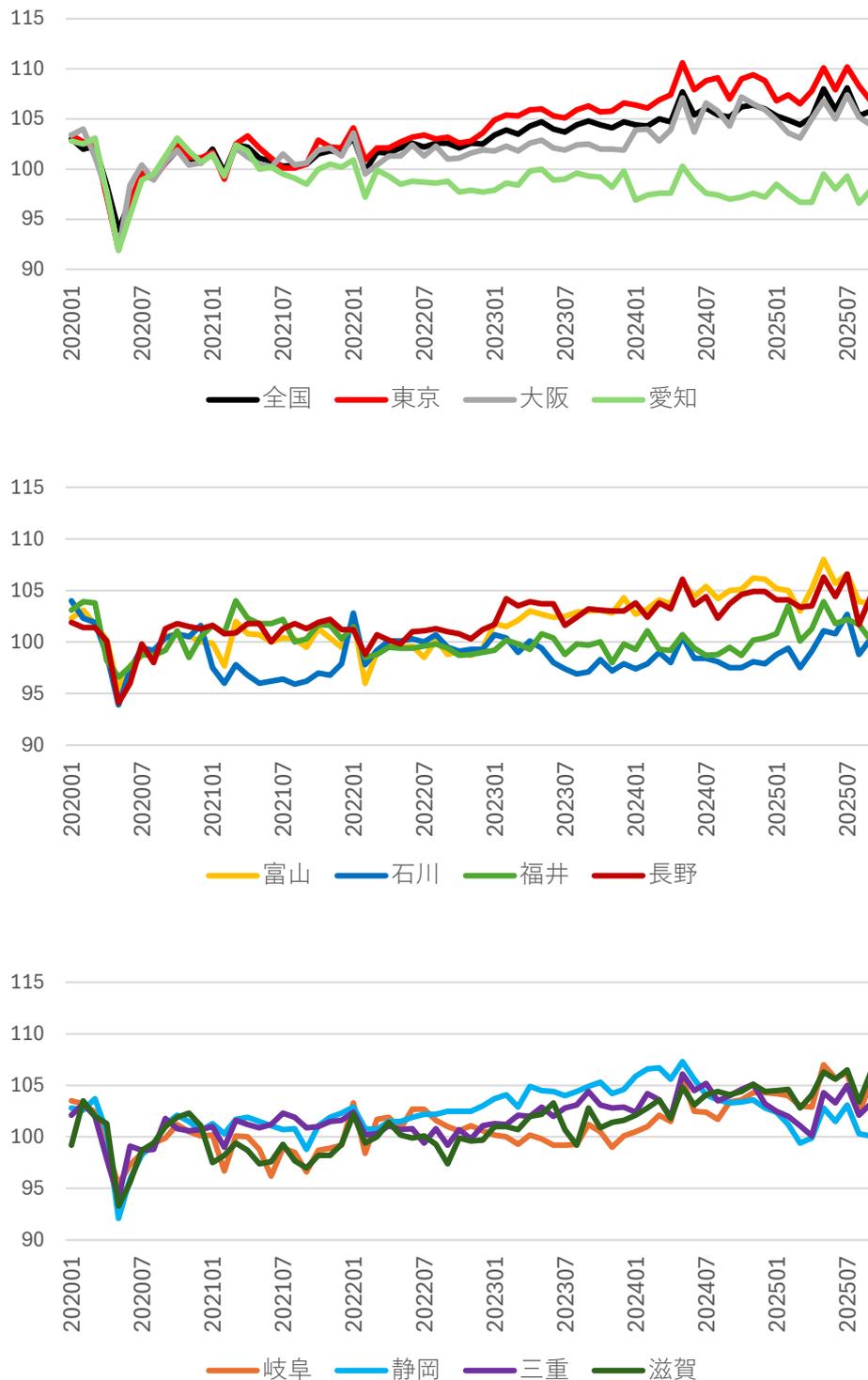


図2 各県の労働投入量の推移（2020年=100）

出典：各県の「毎月勤労統計調査」より作成

図 2 は各県の労働投入量（産業計）である。まずは、比較対象とした地域からみていくと、全国ではコロナ禍の低迷期を超えて、2022 年から緩やかな増加基調にあったが、足元では横ばい傾向である。同様の傾向が東京都・大阪府にもみられた。他方、愛知県ではおおむね横ばい傾向となっており、東京都や大阪府の動向とはやや異なる。その要因は、雇用者数の増減が異なるためである。2020 年を 100 とした時、2025 年の足元では東京都が 105、大阪府が 103 程度なのに対して、愛知県は 100 となっており、雇用者数の伸びが弱いことが指摘できる¹⁰。

石川県と福井県は 100 前後で推移した。働き方改革によって労働時間の短縮化が図られる中、雇用者を増加させることで対応する企業が多かったと考えられる。石川県や福井県では、労働時間がややマイナスで推移し、それを補うように雇用者数が増加しており、増減が相殺されておおむね横ばいの動きとなっていた。富山県は、2023 年から増加傾向にあり、雇用者数・時間ともに増加した。長野県も 2023 年からやや高位で推移しており、雇用者数が増加した。

岐阜県は 2023 年までは 100 前後で推移していたが、2024 年以降は雇用者数が増加続けて、足元では 105 前後で推移した。三重県は 2022 年までは 100 前後で推移していたが、2023 年からは雇用者数の増加を要因として増加がみられたものの、2025 年からは急激な減少がみられた。静岡県は右肩上がりでも推移していたが、2024 年の後半から急激な減少がみられており、雇用者数・労働時間共に減少した。滋賀県は、2023 年から上下を繰り返しながらも緩やかに増加した。

中部圏の産業計の動向を概観してみると、コロナ感染拡大に伴う雇用控えが 2022 年ないし 2023 年頃まで継続した地域がみられた。それ以降、雇用者数が増加することで 105 前後まで増加した地域がみられた一方、雇用者数の増加が弱く 100 前後で推移した地域もみられた。2025 年には、東海地域では急激な減少がみられ、「トランプ関税」による自動車産業を中心とした製造業への影響が一因として挙げられる。

労働時間は、働き方改革によって長期的には労働時間が減少傾向にある一方で、慢性的な人手不足によって一人当たりの労働時間が増加する場合もあり、2025 年の足元では労働時間はおおむね横ばい傾向にあった。雇用者数は、女性の社会進出や定年の延長を始めとしたシニア人材の活躍、最低賃金の引き上げ等による労働参加率の増加を背景として雇用者数は増加しており、全国では雇用者数の増加がみられたことで労働投入量が増加した。

¹⁰ 2020 年以降、愛知県の人口は年間 2 万人弱の減少が続いており、雇用者数が増加しづらい状況にある。

4. 分析結果② 2024年度の労働投入量の推計と実績値の比較

経済レポート No. 38 では、県別のデータに制約があったため、全国の運輸業で不足する労働力の割合が各県の運輸業でも同等だと仮定して推計を行った。その結果、運輸業の労働力が2.7%（以下、「推計値」）減少すると推計された。

表4は2024年度の労働投入量の前年度比であり、時間外労働の規制前後を比較したものとなる。全国は-2.7%と推計値と同等の減少率だった。また、富山県・石川県・長野県・三重県は全国よりも減少率が大きく、静岡県も労働投入量が減少していた。一方で、東京都・大阪府・福井県・岐阜県・愛知県は労働投入量が増加していた。滋賀県はほぼ横ばいである。推計値は各県が同様に2.7%の減少としたが、実際には県によって減少率が異なり、増加した県もあった。表5は2025年9月までのデータで前年度比を計算した結果であり、全国は引き続いて労働投入量が減少していた。岐阜県は増加が続いていたものの、傾向としては、2024年度が減少した県は2025年度に増加、2024年度が増加した地域は2025年度に減少していた。滋賀県は2024年度は横ばいだったが2025年度に減少がみられ、三重県は2024年度は減少したが2025年度は横ばいだった。

この増減について、雇用者数の変化と一人当たり労働時間の変化に要因分解したのが次の分析結果③となる。

表4 各県運輸業の労働投入量の変化（2024年度の前年度比）

全国	東京	大阪	富山	石川	福井
-2.7%	1.2%	2.6%	-2.8%	-7.1%	10.1%
長野	岐阜	静岡	愛知	三重	滋賀
-4.2%	1.6%	-1.7%	0.8%	-3.5%	-0.1%

出典：各県の「毎月勤労統計調査」より作成

表5 各県運輸業の労働投入量の変化（2025年度の前年度比）

全国	東京	大阪	富山	石川	福井
-1.6%	-0.7%	-2.1%	3.1%	7.0%	-7.6%
長野	岐阜	静岡	愛知	三重	滋賀
9.1%	3.5%	0.7%	-1.6%	-0.1%	-5.9%

出典：各県の「毎月勤労統計調査」より作成

5. 分析結果③ 中部圏運輸業における労働力の推移¹¹

(1) 全国

図3に全国の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。2022年以降、雇用者数は減少し続けており、減少に歯止めがかかっていない。その人手不足を補うように、2024年以前は労働時間が増加傾向にあったものの、2024年の規制適用以降は労働時間が減少傾向にあり、労働投入量は減少した。

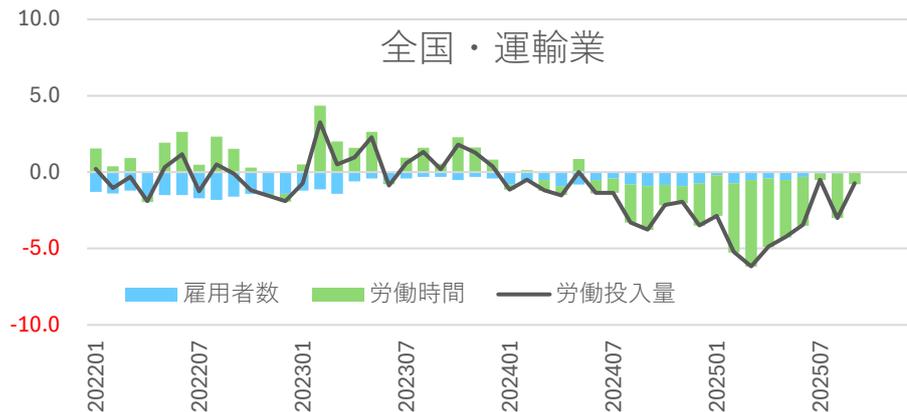


図3 全国の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

(2) 東京都

図4に東京都の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。東京都では、2024年までは全国と同様の傾向となっており、雇用者数の減少と労働時間の増加がみられた。上限規制が適用された2024年以降では、若干の労働時間の減少がみられた。加えて、雇用者数が1~2%の増加がみられ、労働投入量はほぼ横ばいだった。

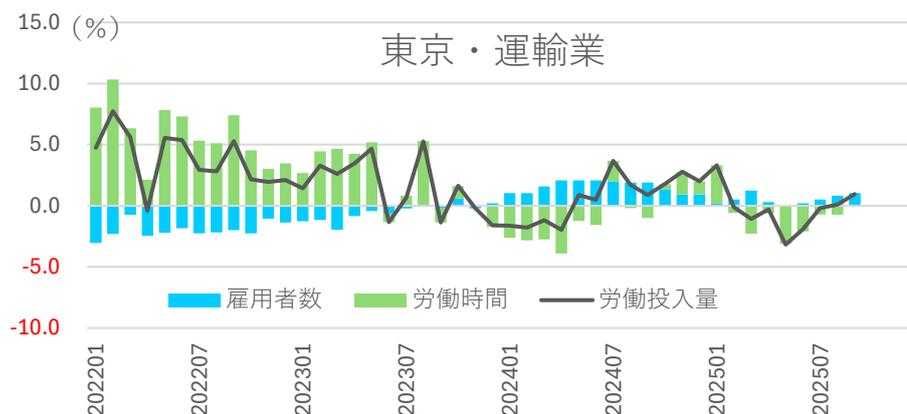


図4 東京都の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

¹¹ 図3～図14は各県の毎月勤労統計調査より作成した。

(3) 大阪府

図5に大阪府の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。大阪府では、2023年から雇用者数が増加しており、東京都よりも早い時期から増加がみられた。上限規制が適用された2024年も労働時間は増加していたが、2025年からは労働時間が大きく減少したことで労働投入量も減少した。

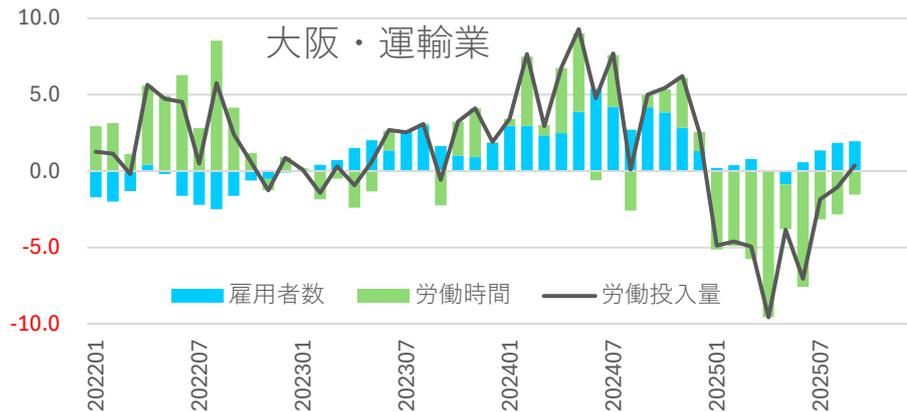


図5 大阪府の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

(4) 富山県

図6に富山県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。富山県では、2022年以降に雇用者数の減少が続いたのに対して、その人手不足を補うように労働時間はやや増加していた。上限規制が適用された2024年以降は労働時間が増加していなかったが、足元で急増しており、労働投入量は横ばいだった。

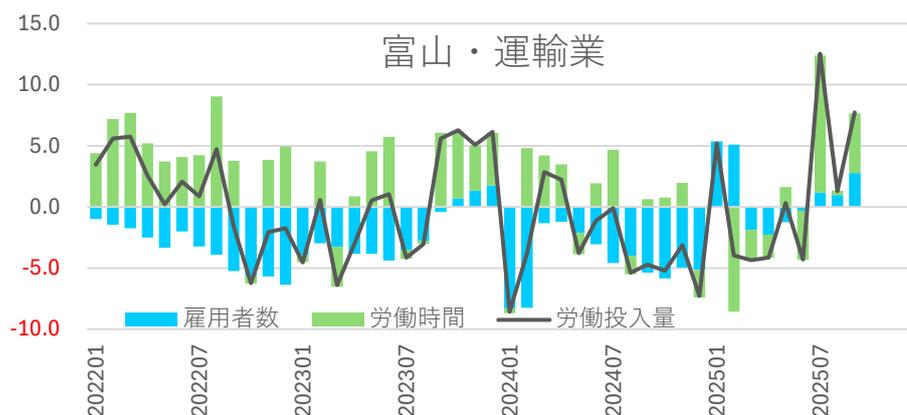


図6 富山県の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

(5) 石川県

図 7 に石川県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。石川県では、継続的に雇用者数が減少し続けていたが、2025 年以降は減少に歯止めがかかり、横ばいで推移した。労働時間は、2022 年は増加していたが 2023 年は横ばい、2024 年は減少へと転じた。労働投入量は大きく減少していたが、足元では減少に歯止めがかかりわずかに増加した。

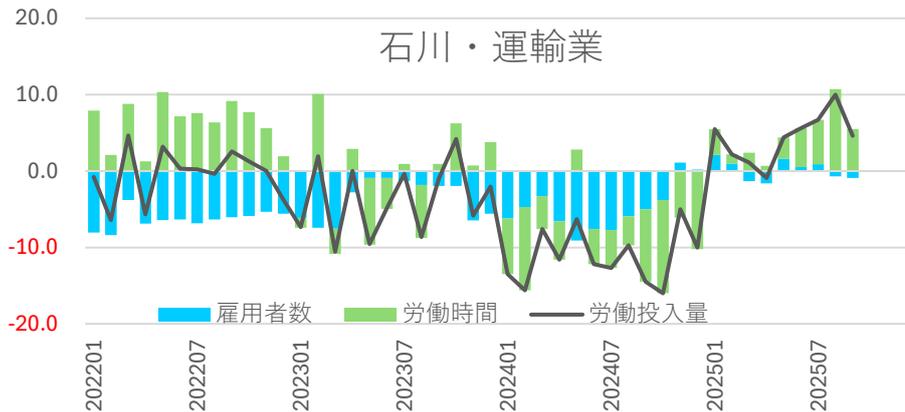


図 7 石川県の運輸業の労働投入量の要因分解 (前年同月比)

(6) 福井県

図 8 に福井県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。福井県では、2023 年から 2024 年にかけて雇用者数が増加から減少へ転じた。労働時間が 2024 年は増加しており、労働投入量は増加した。2025 年からは、雇用者数・労働時間ともに減少傾向であり、労働投入量は減少した。

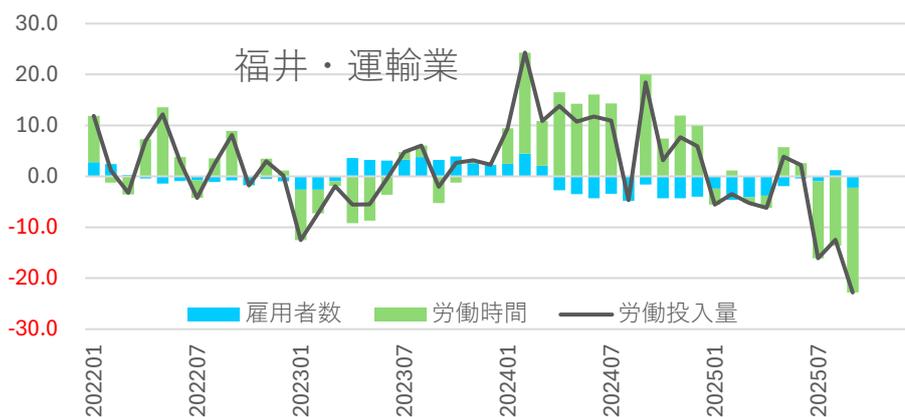


図 8 福井県の運輸業の労働投入量の要因分解 (前年同月比)

(7) 長野県

図 9 に長野県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した¹²。長野県では、上限規制が適用された 2024 年は労働時間が減少していたが、2025 年には増加に転じていた。また、2025 年から雇用者数も増加に転じたことで労働投入量が増加した。

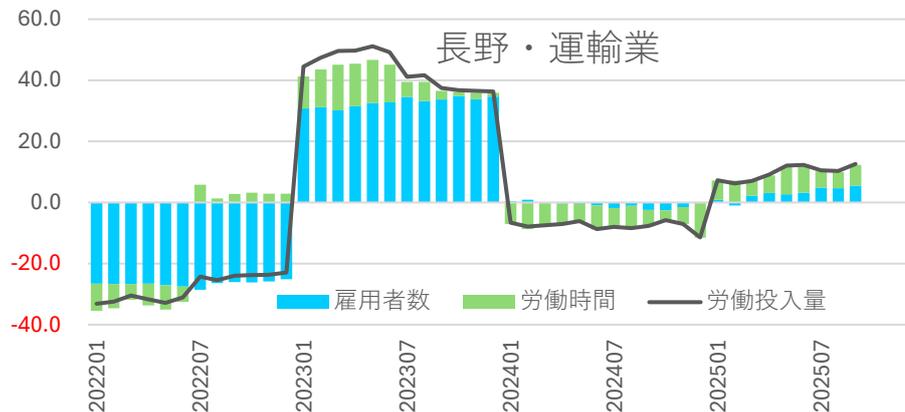


図 9 長野県の運輸業の労働投入量の要因分解 (前年同月比)

(8) 岐阜県

図 10 に岐阜県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。岐阜県では、2023 年末から雇用者数が減少しており、その減少を補うように労働時間が増加していた。2025 年からは雇用者が増加に転じるとともに労働時間が減少しており、労働投入量は増加した。

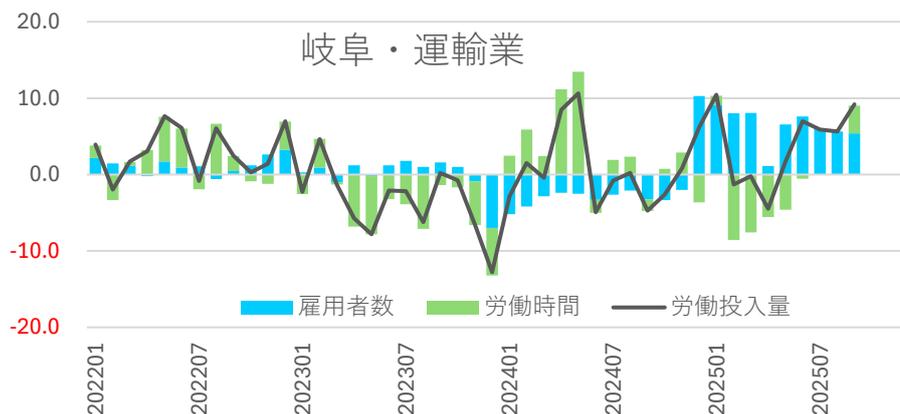


図 10 岐阜県の運輸業の労働投入量の要因分解 (前年同月比)

¹² 標本入替によるギャップが生じている可能性が高い。

(9) 静岡県

図 11 に静岡県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。静岡県では、2024 年前半には雇用者数が増加していたものの、その期間以外は雇用者数の減少が続いていた。上限規制適用前は労働時間が増加傾向だったが、2024 年 7 月以降は減少に転じた。2025 年の足元では、労働投入量は横ばいだった。

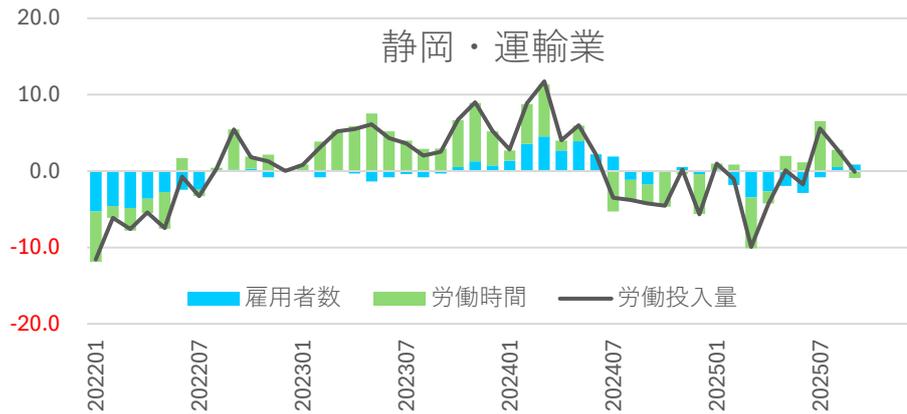


図 11 静岡県の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

(10) 愛知県

図 12 に愛知県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。愛知県では、雇用者数の減少が 2024 年 7 月まで続いていたが、その後は増加に転じた。上限規制が適用された 2024 年中はやや労働時間が増加していたが、2025 年には減少に転じた。労働投入量は足元でわずかに減少した。

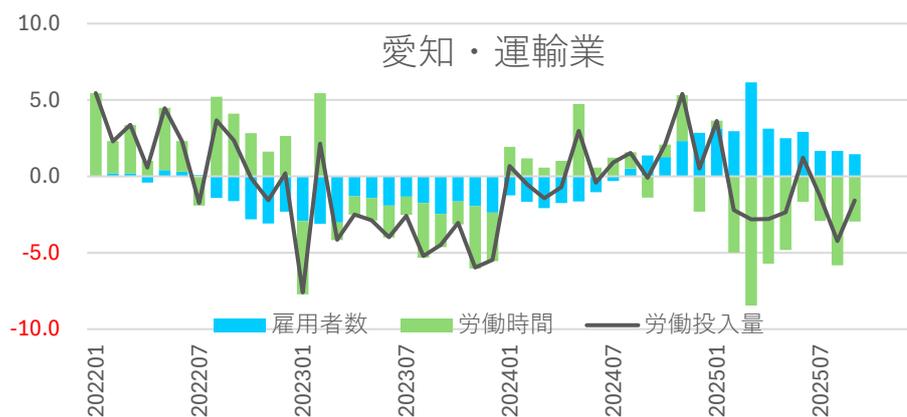


図 12 愛知県の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

(1 1) 三重県

図 13 に三重県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。三重県では、2022 年 5 月以降に雇用者数のわずかな減少が続いていた。2023 年までは労働時間が増加することで労働投入量は増加していたが、上限規制が適用された 2024 年以降は労働時間も減少したことで、労働投入量はわずかに減少した。

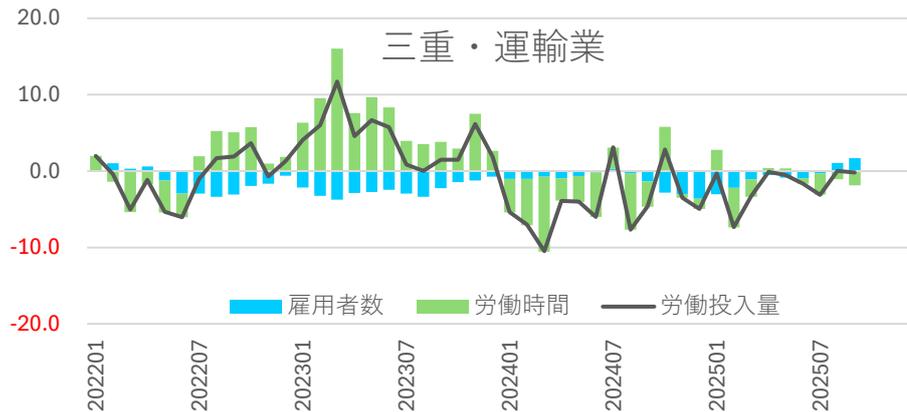


図 13 三重県の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

(1 2) 滋賀県

図 14 に滋賀県の運輸業の労働投入量の要因分解を示した。滋賀県では、雇用者数が上下を繰り返しながらもわずかに増加していた。労働時間は 2023 年から減少しており、2024 年後半に一時的な労働時間の増加がみられたものの、2025 年には再び減少した。投入労働量は減少した。



図 14 滋賀県の運輸業の労働投入量の要因分解（前年同月比）

6. まとめ

分析結果①からは、時間外労働時間の上限規制が適用されて以降、全国的には労働投入量は横ばい傾向だった。運輸業を始めとして働き方改革が推進される中で、労働時間はやや減少傾向にある。一方、全国的に人口が減少する中で定年延長等の影響もあって就業率が向上し、労働者数が増加したため、労働投入量は横ばいだった。

分析結果②からは、経済レポート No.38 では、全国的に運輸業の労働投入量が 2.7%減少すると推計されたのに対し、本分析では、時間外労働時間の規制が実施された 2024 年度の実績は 2.7%の減少だった。また、同じ運輸業であれば地域差はないものとして推計したが、実際には県ごとの差があり、地域によっては労働投入量の増加がみられた。

分析結果③からは、2024 年の平均と 2025 年 9 月分までの運輸業の労働投入量の平均を比較した時に、全国的には労働時間と雇用者数の両方が減少しており、福井県・三重県・滋賀県も同様の傾向だった。これらの地域は労働投入量の減少が他地域よりも大きいため、早急な対応が求められる。労働時間の上限は決まっているので、人材確保のための賃上げをより強く進めていく必要がある。東京都・大阪府・富山県・岐阜県・愛知県は労働時間が減少した一方で雇用者数の増加がみられた地域である。東京都・富山県・岐阜県・愛知県は表 3 で確認したように賃金の増加がみられた地域であり、大阪府は賃金が減少してもその水準は他地域よりも高い。待遇改善が雇用者確保に寄与した可能性を指摘できる。石川県と静岡県は雇用者数が減少した一方で労働時間の増加がみられた地域である。上限規制があるため、労働時間を増加させ続けることはできないので、労働投入量を維持させるには、雇用者数の減少を止める必要がある。静岡県は賃金が増加している地域ではあるが、より良い待遇を求めて首都圏等へ移動した可能性もある。長野県は労働時間と雇用者数の両方が増加していた。労働時間を増加させ続けることはできないため、雇用者を維持できるように待遇を改善する必要がある。

最後に、以上の分析を踏まえた今後に向けての提言を行う。運輸業は、経済活動の基幹的インフラを担うとともに、交通関係の運転手やネットショッピングの配送等で私たち消費者も密接に関わっている。他産業への人材流出を食い止めるためにも基本給の見直しを行い、上限規制が適用されたとしても収入が減少しない給与体系への見直しが急務である。

全国の運輸業の生産性向上は約 3%と試算され、労働投入量の減少が 3%以内に収まって

いれば、経済規模を維持できる。労働生産性の向上は県によって異なる可能性が高いため、地域によっては、人手不足が加速していることも考えられる。労働者数を増加に転じさせることは容易ではないため、即効薬として設備への投資による生産性の向上も重要となる。隊列走行や自動運転といった省人化・省力化技術への期待が高まるとともに、パレットを活用した荷物の積み下ろしの効率化が求められる。国土交通省では、パレット標準化に向けたロードマップの作成、KPIを設定している。パレット導入によるコストは導入企業が負担すべきであるが、物流が経済活動を支えるインフラとして機能していて、効率化の利益は社会全体が享受するものでもあるため、行政が導入コストを補助して、パレット導入を推進していく意義がある。

また、物流は県域を越えているため、国の主導に期待したい。物流倉庫の拠点整備といった設備投資も生産性向上のためには欠かすことができない。首都圏と近畿圏を結ぶ中部圏は、荷物の積み替え等の物流のハブ拠点としての需要が想定される。業務を効率化するためには企業の合併や協業体制（物流倉庫の共同利用等）も求められよう。これらの人への投資と設備への投資を並行して行うには、原資となる価格転嫁を推し進めていく必要がある。

2026年1月から「取適法」が施行され、無償で荷物の積み下ろし等の役務を提供させること、荷主側の都合によって発生した荷待ち時間の費用負担をしないことといった従来の違反内容に対しての所管官庁による指導権限が強化され、「協議に応じない一方的な代金決定」が追加された。インフレ・ノルムへと転換しつつある現在においては、時代に合わせた商習慣の適正化に業界全体で取り組む必要がある。足元で進行中のガソリン税暫定税率廃止による燃料費の引き下げが企業の負担を減らし、待遇改善に向けた追い風となることにも期待したい。

賃金体系の見直しにより、労働時間に見合った賃金が確保できれば、他産業への流出に歯止めがかかることも期待できる。まずは、取適法の改正に盛り込まれている価格に関する協議を企業間で行う必要がある。そして、社会全体が受益者であるという前提のもと、社会で物流コストをどのように負担していくのかを検討する必要がある。

引用文献

公正取引委員会「取適法特設ページ」https://www.jftc.go.jp/toriteki_2025/

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署「時間外労働の上限規制 わかりやすい解説」
<https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf>

厚生労働省「毎月勤労統計調査」<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/30-1.html>

厚生労働省「労働基準法第三十六条第一項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働
について留意すべき事項等に関する指針」（2018年9月7日告示）

https://www.mhlw.go.jp/web/t_doc?dataId=00011010

国土交通省「宅配便再配達実態調査」（2025年10月調査）

https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000956.html

国土交通省「パレット標準化の取組状況について」（2024年11月5日）

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001841641.pdf>

公益財団法人日本生産性本部「産業別労働生産性」

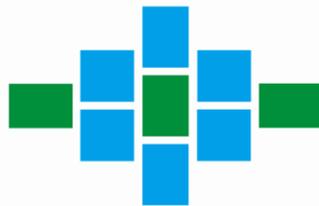
<https://www.jpc-net.jp/research/rd/db/#anc-01>

「中小企業基本法」<https://laws.e-gov.go.jp/law/338AC0000000154>

最近の中部社研経済レポート

No.	発表年月日	タイトル
45	2026年2月16日	「2024年問題」その後の現在地 ～中部圏運輸業における労働投入量の推移～
44	2025年11月26日	所得増加はなぜ消費に結びつかないのか—家計の消費性向の低下と地域差—
43	2025年7月30日	名古屋は中部のインバウンド拠点となりうるか—マイクロデータを用いた観光拠点力の検証—
42	2025年2月25日	拮抗する賃上げと物価高への処方箋—2024年賃上げによる実質的な家計の分析
41	2024年10月24日	デジタルノマドとインバウンド観光—投資・成長・ウェルネスへの道筋と観光インフラの高付加価値化
40	2024年5月29日	中部5県の設備投資・資本ストックの特徴と課題—中経連アンケート分析結果を踏まえたインプリケーション—
39	2024年4月24日	中部圏の建設業における「2024年問題」～不足する労働力の推計～
38	2024年2月9日	中部圏の運輸業における「2024年問題」～不足する労働力の推計～
37	2023年10月12日	2020年以降の実質総雇用者所得の変動要因について
36	2023年7月14日	2022年の物価上昇と家計支出 ～家計モデルの応用による支出増減の要因分析～
35	2023年4月28日	中部圏の経済動向 —2022年の回顧と中部圏景気基準日付の設定—
34	2022年8月9日	物価上昇と家計負担の増加について～北陸・東海の世帯で全国上回る負担増、高齢世帯と低所得世帯では一段と厳しく～ https://www.criser.jp/bunnseki/report.html No.34以前のレポートは上記URLから検索できます

本レポートは、わたしたちの社会・経済に関するタイムリーな話題を、平易かつ簡潔に解説するために執筆されているものです。レポート内の意見や予測等は執筆時点のものであり、今後予告なく変更されることがあります。内容に関する一切の権利は公益財団法人中部圏社会経済研究所にあります。レポートに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。本レポートに関するお問い合わせは、criser@criser.jpにご連絡下さい。



Chubu Region Institute for Social and Economic Research

公益財団法人
中部圏社会経済研究所