

物流再編による効率化が力ギ ―「2024年問題」による中部圏運輸業の人手不足

公益財団法人中部圏社会経済研究所 主任研究員 大西 偉益



この2年で「2024年問題」という言葉を耳にする機会は減少してきた。しかし、自動車運転業務に対する時間外労働規制の猶予期間が終了してから2年が経過した今こそ、その影響を検証する必要がある。中部圏は製造業の集積地であり、物流の停滞は経済活動全体の下押し要因となりかねない。物流企業関係者からは「この数年はトンキロベースで物流需要が横ばいだったので対応できた。しかし、今後は産業需要の活発化や若手人材が確保できないことで労働力不足の深刻化を懸念している」といった声も聞かれた。この問題は、これから取り組むべき課題として認識すべきである。

では、中部圏運輸業の労働力は規制適用前後でどのように変化したのだろうか。労働者数と1人当たり労働時間を掛けて算出される「労働投入量」に着目し、規制適用前後となる23年度と24年度の労働投入量を比較した。その結果、労働投入量は、愛知県で0.8%、岐阜県で1.6%の増加だった。この背景には、規制適用によって長時間労働が減少した一方で、時間外労働に余力のある層で労働時間が増加し、平均労働時間が押し上げられたと考えられる。一方、三重県の労働投入量は3.5%の減少となり、労働時間と労働者数の両方が減少していた。今後も労働者数の減少が続けば、人手不足は一層深刻化することが懸念される。

では、どのような対策が必要だろうか。短期的には、労働力の急増を見込みにくいため、省人化・省力化技術の導入によって減少する労働投入量を補う必要がある。中部圏は首都圏と近畿圏の結節点に位置し、物流ハブとしての役割を期待できる。荷主・物流業者の双方で意見を出し合い、効率的な物流網の再構築が求められる。

中長期的には、生産性向上によって生まれた収益を賃上げに還元することも欠かせない。運輸業は長時間労働の傾向が強い一方で、その負担に見

合った賃金水準が確保されているとは必ずしも言えない。あるいは、発注者側も適切な取引価格となっているかどうかを点検しなければ、労働力不足下では荷物が運ばれなくなるリスクを認識する必要がある。

私たち消費者は、宅配ロッカーなどを活用して荷物の再配達を減らすことでトラックドライバーの負担軽減に協力できる。足元の中東情勢による燃料費の高騰も物流コストの増加に直結している。運輸業は地域の産業基盤を担うインフラ的側面もあるため、継続的な対策が求められている。

2026年5月5日

中部経済新聞「中経論壇」掲載

◆大西 偉益（おおにし いえき）

主な経歴

1994年生まれ。

岩手大学大学院連合農学研究科博士課程修了。2023年公益財団法人中部圏社会経済研究所、2024年から現職。

学位

博士（農学）

研究分野・専門分野

地域経済、農業経済

主な実績

・業務実績

中部圏の景気動向・景気動向指数の作成、公表を担当。
中部社研経済レポート速報「トランプ関税による中部圏への影響額試算（2025/7/23時点織り込み）」やNo.42「拮抗する「賃上げと物価高」への処方箋」、No.38「中部圏の運輸業における「2024年問題」」等のレポートを執筆。

EBPMに関する調査研究事業を担当

・対外活動実績

愛知学院大学非常勤講師（「エリア・リサーチⅠ」を担当）。

「訪れる」から「関わる」へ ーノマド時代の地域力とは

元 公益財団法人中部圏社会経済研究所 上席研究員 大門 毅



インバウンドが回復する中で、「デジタルノマド」が日本の観光政策の新たな焦点として浮かび上がっている。国境やオフィスに縛られず、世界を移動しながら働く彼らは、数週間から数か月にわたって滞在する「働く旅行者」であり、従来の短期観光客とは異なる存在である。

世界には数千万人規模のデジタルノマドが存在し、その多くは一定以上の所得を持つ高度人材とされる。日本政府もこの層の取り込みに動き、半年間の滞在を可能とするビザ制度を導入した。観光消費にとどまらず、起業や投資、地域企業との協業など、地域経済への持続的な波及効果が期待されている。

こうした中で重要になるのは、「どれだけ人が訪れるか」ではなく、「どのように関わるか」という視点である。すなわち、観光客として通過する存在ではなく、地域に滞在し、働き、交流する「関係人口」としての関わり方である。

当財団が進める「名古屋の観光求心力・遠心力」の観点から見れば、デジタルノマドはその両方を試す存在となる。名古屋に人を引き寄せる求心力と、飛騨や伊勢志摩、三河、南信州といった周辺地域へと人を送り出す遠心力。その循環の中で、都市と地方の新たな関係が形づくられていく。

一方、国内でも二地域居住やデュアルライフを支える制度整備が進んでいる。地方でのテレワーク環境や空き家活用の取り組みは、働きながら地域に関わるライフスタイルを広げつつある。海外からのデジタルノマドと、国内の二地域居住者は、「働きながら地域に関わる」という点で重なり合う存在である。

こうした人々を受け止めるためには、名駅・栄エリアのコワーキングスペースやカフェにとどまらず、商店街や町家、ものづくり現場といったローカルな空間に、働く場と交流の場を埋め込んでい

く発想が求められる。同時に、名古屋からアクセスしやすい中山間地域や沿岸部でのワーケーション拠点整備や公共交通の活用によって、デジタルノマドや二地域居住者を中部各地へといざなう装置となる。

人口減少と高齢化が進む中で、地域の価値はもはや観光客数や開発規模だけでは測れない。多様な生き方・働き方を受け止め、都市と地方、人と地域をつなぎ直していく力—すなわち「地域力」こそが問われている。デジタルノマドの広がり、その過程で、滞在の長さや関わりの深さ、広がる人のネットワークといった指標を通じて、地域力を高める契機となるだろう。

2026年6月4日

中部経済新聞「中経論壇」掲載

輸入依存の限界と再エネ転換の必然 ー米イラン紛争でエネルギーについてあらためて思う

公益財団法人中部圏社会経済研究所 上席研究員・部長 石田 宏



2月に勃発したイラン紛争は、わが国のエネルギー供給構造の脆弱（ぜいじゃく）性を改めて浮き彫りにした。日本のエネルギー自給率は約16%にとどまり、原油輸入の約9割をホルムズ海峡に頼っている。LNG調達先は分散しているものの、備蓄日数は20日程度と限られている。このように海上輸送に依存するわが国のエネルギー供給体制は、地政学的リスクに対して極めて脆弱な構造である。

一方、国民の省エネ機運の大きな高まりは感じられず、危機感は決して高くないように思われる。過去のオイルショックなどの記憶も風化し、政府の燃料補助金、備蓄放出などで生活への直接的な影響が緩和されているため、切迫した課題として認識されにくいのだろう。また、エネルギー産業は目に見えにくいインフラであり、日常生活で存在を意識する機会が少なく、「他人事」として捉えられているのかもしれない。

政府は調達先の多角化や備蓄確保を進めており、これらは短期的な危機管理として適切である。だが、化石燃料の輸入に依存するエネルギー供給構造を根本から変えない限り、地政学的リスクは常に付きまとう。中長期的には、供給構造の抜本的な転換を図っていかなければならない。

その中核の一つが、再エネの導入拡大と分散型エネルギーシステムへの移行である。地域で再エネを発電し消費するシステムは、脱炭素対策であると同時に、海外依存度を下げる有効なエネルギーセキュリティ対策にもなる。再エネ導入には出力変動対策やコスト増といった大きな課題が存在するが、わが国の低い自給率に鑑みれば粘り強く克服していく必要がある。国が推進するGX政策を活用し、再エネの主力電源化に向けた蓄電池導入、送配電網の再構築、水素・アンモニアの利活用を進め、供給構造の弱点を克服していくことが不可

欠である。さらに、こうした転換は「守り」のエネルギー安全保障にとどまらず、「攻め」の産業政策としての意味も持つ。ペロブスカイト型太陽電池や全固体電池など、GXの中で育まれる最先端技術は、将来的にわが国の国際産業競争力を高めるだろう。

人は元来、将来のリスク回避より目先の安定や経済性を優先する「現在バイアス」を持つ生き物である。しかし、わが国はエネルギー供給の脆弱性というアキレス腱を抱えており、だからこそ確固たる長期的視点が重要となる。国民や企業は、エネや高効率機器への切り替えや再エネの導入・選択などを積極的に行うことが求められる。将来世代へ持続可能な社会基盤を引き継ぐ責任を自覚し、エネルギー問題を「自分事」として捉えることが、この国の持続的な繁栄につながる一歩となる。

2026年7月8日

中部経済新聞「中経論壇」掲載

◆石田 宏（いしだ ひろし）

主な経歴

1967年生まれ。

名古屋工業大学修士課程修了、1993年東邦ガス株式会社通信・計測分野研究、家庭用ガス機器開発などに従事後、2024年から公益財団法人中部圏社会経済研究所に出向。現職に至る。

学位

修士（工学・電気分野専攻）

研究分野・専門分野

環境・エネルギー

主な実績

著書 2016年 共立出版 環境エネルギー（共著）