

物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

2026.1.30 作成

2024年4月にトラックドライバーの時間外労働時間に上限が設けられて以降、いわゆる「物流の2024年問題」が物流業界全体に広がりつつあります。労働時間の制約は、輸送力の確保や運賃の変動、対応策の実施状況など多方面にわたる影響を及ぼしており、企業現場の実態把握が急務となっています。

株式会社NX総合研究所では、3ヶ月ごとに実施している「企業物流短期動向調査(NX総研短観)」に附帯する形で、物流の2024年問題に関する追加調査を2025年3月から開始しました(今回が3回目)。

今回実施した追加調査に対しましては666社よりご回答が寄せられ、それらの結果をもとに現場の課題と今後の見通しを整理しました。なお、本調査は今後も継続的・定期的に実施していく予定です(次回は2026年3月に実施予定)。グラフ・表は設問ごとの有効回答に基づいて作成しています。

なお、当調査の「無回答」はグラフに反映していないため、合計が100%にならない場合があります。

※企業物流短期動向調査(NX総研短観)の公表資料は以下に掲載。

(<https://www.nx-soken.co.jp/topics/tankan>)

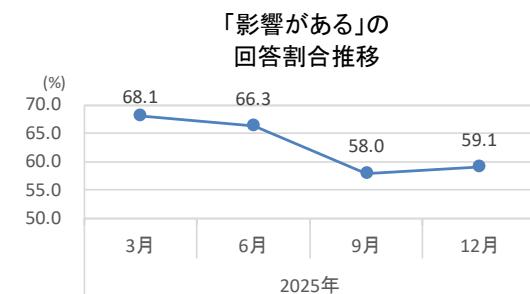
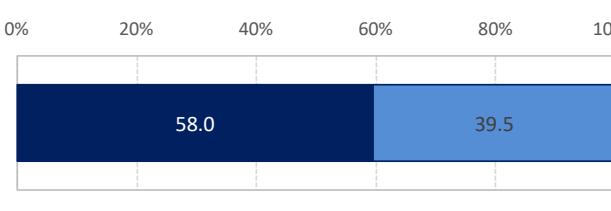
お問い合わせ先: tankiyosoku@nx-soken.co.jp

問1. トラックドライバーの時間外労働時間の上限が年960時間に制限されることにより発生する諸問題を総称して「物流の2024年問題」といいます(以下、「2024年問題」と表記)。貴事業所では、2025年11月現在、2024年問題の影響がありますか。「1」「2」のいずれか1つを選択してください(単数回答)。

「影響がある」が58.0%、「影響はない」が39.5%となっています。「影響がある」の割合は一貫して減少傾向にあります。

業種別でみると、「パルプ・紙(83.8%)」、「窯業・土石(81.8%)」がそれぞれ8割を超えていました。

N=666



【業種別】

	影響がある	影響はない
食料品・飲料	68.3%	30.2%
繊維・衣服	36.8%	57.9%
木材・家具	65.4%	26.9%
パルプ・紙	83.8%	16.2%
化学・プラスチック	66.2%	32.3%
窯業・土石	81.8%	13.6%
鉄鋼・非鉄	52.3%	46.2%
金属製品	52.5%	47.5%
一般機械	52.6%	45.6%
電気機械	51.6%	45.3%
輸送用機械	47.1%	50.0%
精密機械	40.9%	59.1%
その他	44.4%	52.8%
製造業計	56.9%	40.8%
生産財	67.9%	25.0%
消費財	73.9%	21.7%
卸売業計	70.6%	23.5%
計	58.0%	39.5%

本資料の著作権は株式会社NX総合研究所に帰属します。

本資料の一部および全てについて、事前の許諾なく無断で二次利用することを固く禁止致します。

物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

2026.1.30 作成

「影響がある」を選択した方のみ回答

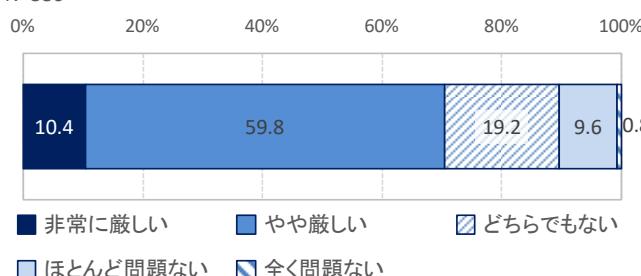
問2. 足元(2025年11月現在)において、どのような影響があると感じていますか。「1」～「5」のうち、近い選択肢を選んでください(それぞれ単数回答)。

【トラック輸送力の確保のしやすさ】

「やや厳しい」が59.8%と最も多く、次いで「どちらでもない」が19.2%、「非常に厳しい」が10.4%となっています。「非常に厳しい」と「やや厳しい」を合計した「トラック輸送力の確保が厳しい傾向」は70.2%であり、9月までの減少傾向から大きく反転しました。

全体として厳しい傾向の回答が多い中で、「非常に厳しい」と「やや厳しい」を合計した「トラック輸送力の確保が厳しい傾向」は、「生産財(94.7%)」、「食料品・飲料(93.0%)」がそれぞれ9割を超えていました。

N=386



「トラック輸送力の確保が厳しい傾向」の回答割合推移



【業種別】

	非常に厳しい (1)	やや厳しい (2)	どちらでもない	ほとんど問題ない (3)	全く問題ない (4)	①+②	③+④
食料品・飲料	11.6%	81.4%	2.3%	4.7%	0.0%	93.0%	4.7%
繊維・衣服	42.9%	28.6%	14.3%	14.3%	0.0%	71.4%	14.3%
木材・家具	5.9%	64.7%	23.5%	5.9%	0.0%	70.6%	5.9%
パルプ・紙	16.1%	61.3%	19.4%	3.2%	0.0%	77.4%	3.2%
化学・プラスチック	4.7%	48.8%	20.9%	25.6%	0.0%	53.5%	25.6%
窯業・土石	11.1%	50.0%	16.7%	11.1%	5.6%	61.1%	16.7%
鉄鋼・非鉄	8.8%	58.8%	20.6%	11.8%	0.0%	67.6%	11.8%
金属製品	4.8%	57.1%	19.0%	19.0%	0.0%	61.9%	19.0%
一般機械	0.0%	63.3%	23.3%	10.0%	3.3%	63.3%	13.3%
電気機械	12.2%	49.0%	30.6%	6.1%	2.0%	61.2%	8.2%
輸送用機械	9.4%	68.8%	12.5%	9.4%	0.0%	78.1%	9.4%
精密機械	11.1%	33.3%	44.4%	11.1%	0.0%	44.4%	11.1%
その他	25.0%	43.8%	31.3%	0.0%	0.0%	68.8%	0.0%
製造業計	10.3%	58.3%	20.0%	10.3%	0.9%	68.6%	11.1%
生産財	15.8%	78.9%	5.3%	0.0%	0.0%	94.7%	0.0%
消費財	5.9%	70.6%	17.6%	5.9%	0.0%	76.5%	5.9%
卸売業計	11.1%	75.0%	11.1%	2.8%	0.0%	86.1%	2.8%
計	10.4%	59.8%	19.2%	9.6%	0.8%	70.2%	10.4%

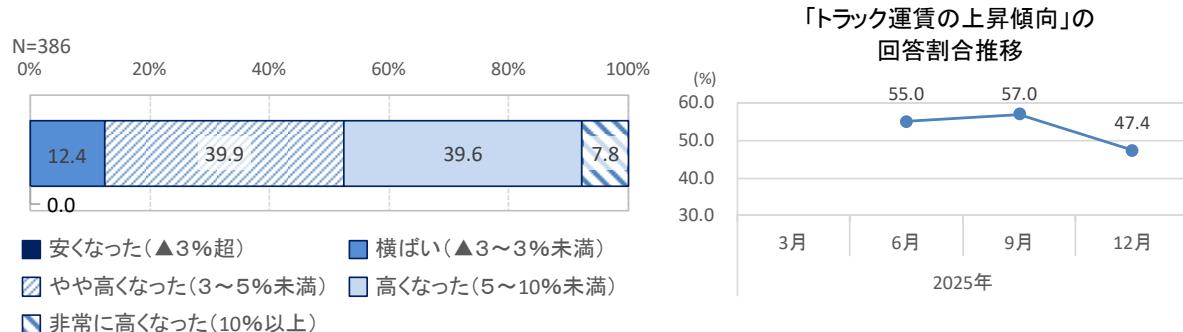
物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

2026.1.30 作成

【トラック運賃状況】

「やや高くなった(3~5%未満)」が 39.9%と最も多い、次いで「高くなった(5~10%未満)」が 39.6%、「横ばい(▲3~3%未満)」が 12.4%となっています。「高くなった」と「非常に高くなった」を合計した「トラック運賃の上昇傾向」は 47.4%と、9月の 57.0%から 9.6 ポイント低下しました。なお、「安くなった(▲3%超)」と感じている企業は0%となっています。

「トラック運賃の上昇傾向」の割合を業種別でみると、「土石・窯業(61.1%)」が6割を超えています。



【業種別】

	安くなった (▲3%超)	横ばい (▲3~3%未満)	やや高くなった (3~5%未満)	高くなった① (5~10%未満)	非常に高くな った② (10%以上)	①+②
食料品・飲料	0.0%	7.0%	39.5%	41.9%	11.6%	53.5%
繊維・衣服	0.0%	14.3%	28.6%	57.1%	0.0%	57.1%
木材・家具	0.0%	17.6%	41.2%	29.4%	11.8%	41.2%
パルプ・紙	0.0%	16.1%	29.0%	51.6%	3.2%	54.8%
化学・プラスチック	0.0%	14.0%	39.5%	39.5%	7.0%	46.5%
窯業・土石	0.0%	22.2%	16.7%	55.6%	5.6%	61.1%
鉄鋼・非鉄	0.0%	8.8%	50.0%	35.3%	5.9%	41.2%
金属製品	0.0%	9.5%	28.6%	38.1%	19.0%	57.1%
一般機械	0.0%	10.0%	50.0%	33.3%	6.7%	40.0%
電気機械	0.0%	14.3%	46.9%	30.6%	8.2%	38.8%
輸送用機械	0.0%	6.3%	37.5%	53.1%	3.1%	56.3%
精密機械	0.0%	22.2%	55.6%	22.2%	0.0%	22.2%
その他	0.0%	6.3%	37.5%	43.8%	12.5%	56.3%
製造業計	0.0%	12.0%	39.7%	40.3%	7.7%	48.0%
生産財	0.0%	10.5%	36.8%	36.8%	15.8%	52.6%
消費財	0.0%	23.5%	47.1%	29.4%	0.0%	29.4%
卸売業計	0.0%	16.7%	41.7%	33.3%	8.3%	41.7%
計	0.0%	12.4%	39.9%	39.6%	7.8%	47.4%

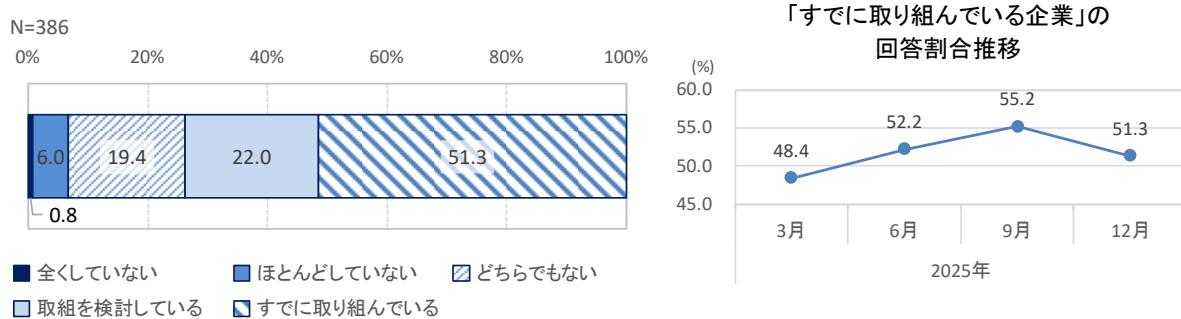
物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

2026.1.30 作成

【2024年問題に向けた取組】

「すでに取り組んでいる」が51.3%と最も多く、次いで「取組を検討している」が22.0%、「どちらでもない」が19.4%となっています。2024年問題に向けた取組の実施状況は前回調査から3.9ポイント減少したものの、半数程度を維持しています。

「すでに取り組んでいる」の割合を業種別でみると、多くの業種で4割超となっています。その一方、「繊維・衣服(28.6%)」、「一般機械(36.7%)」、「精密機械(33.3%)」、「生産財(36.8%)」がそれぞれ4割を下回っています。



【業種別】

	全くしていない	ほとんどしていない	どちらでもない	取組を検討している	すでに取り組んでいる
食料品・飲料	0.0%	2.3%	16.3%	30.2%	51.2%
繊維・衣服	14.3%	0.0%	42.9%	14.3%	28.6%
木材・家具	0.0%	0.0%	17.6%	11.8%	64.7%
パルプ・紙	0.0%	6.5%	16.1%	12.9%	64.5%
化学・プラスチック	0.0%	2.3%	14.0%	18.6%	65.1%
窯業・土石	0.0%	11.1%	27.8%	5.6%	55.6%
鉄鋼・非鉄	0.0%	2.9%	20.6%	20.6%	55.9%
金属製品	0.0%	4.8%	9.5%	28.6%	57.1%
一般機械	0.0%	13.3%	26.7%	23.3%	36.7%
電気機械	0.0%	8.2%	22.4%	24.5%	44.9%
輸送用機械	0.0%	9.4%	18.8%	31.3%	40.6%
精密機械	11.1%	11.1%	0.0%	44.4%	33.3%
その他	6.3%	12.5%	25.0%	12.5%	43.8%
製造業計	0.9%	6.3%	19.1%	22.0%	51.4%
生産財	0.0%	0.0%	15.8%	42.1%	36.8%
消費財	0.0%	5.9%	29.4%	0.0%	64.7%
卸売業計	0.0%	2.8%	22.2%	22.2%	50.0%
計	0.8%	6.0%	19.4%	22.0%	51.3%

物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

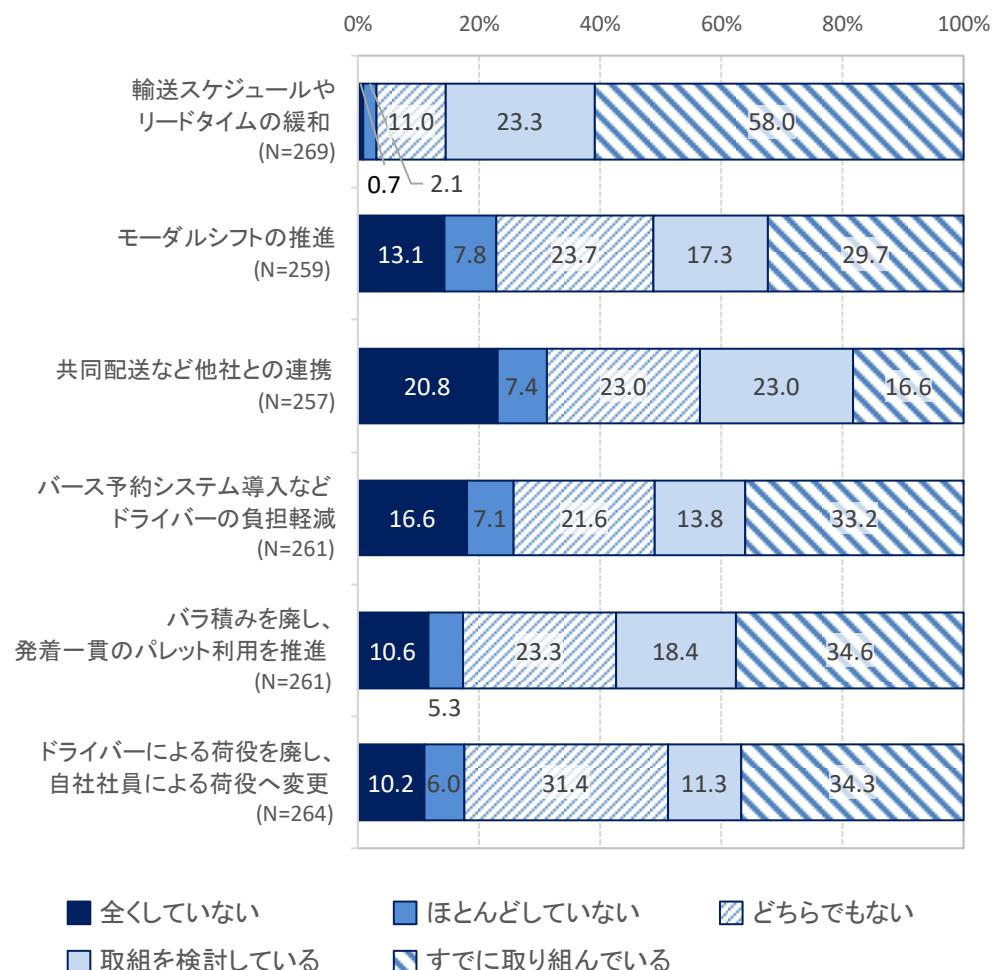
2026.1.30 作成

前回で「取組を検討している」「すでに取り組んでいる」のいずれかを選択した方のみ回答

問3. どのような取組をしていますか(検討していますか)。「1」~「5」のうち、近い選択肢を選んでください(単数回答)。

「輸送スケジュールやリードタイムの緩和」は58.0%がすでに取り組んでおり、「バラ積みを廃し、発着一貫のパレット利用を推進(34.6%)」、「ドライバーによる荷役を廃し、自社社員による荷役へ変更(34.3%)」、「バース予約システム導入などドライバーの負担軽減(33.2%)」がそれぞれ3割超となっています。また、「モーダルシフトの推進(29.7%)」が約3割となっています。

その一方、「共同配送など他社との連携(16.6%)」などの自社だけでの完結が難しい取組に関しては、「全くしていない」割合が比較的高い傾向にあります。



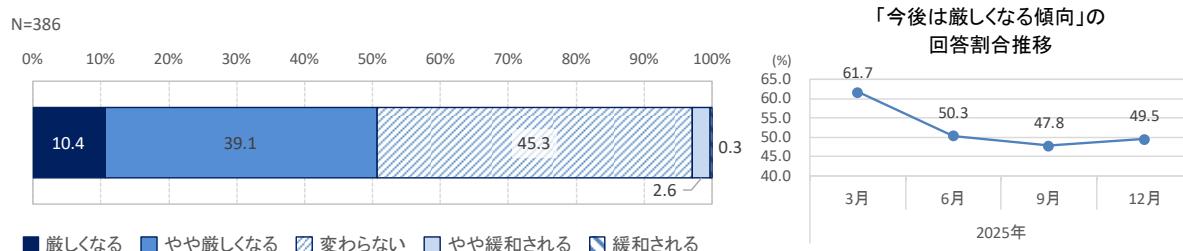
物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

2026.1.30 作成

問4.今後3か月程度先における2024年問題の影響は、現状と比べどのように変化すると予想しますか。「1」～「5」のうち、近い選択肢を選んでください(単数回答)。

「変わらない」が45.3%と最も多く、次いで「やや厳しくなる」が39.1%、「厳しくなる」が10.4%となっています。前回調査に比べて「変わらない」の割合が4.7ポイント減少しました(50.0%→45.3%)。また、「やや厳しくなる」の割合が0.5ポイント減少(39.6%→39.1%)、「厳しくなる」の割合が2.1ポイント増加(8.3%→10.4%)、両者を合計した「今後は厳しくなる傾向」の割合は1.7ポイント増加しました(47.8%→49.5%)。

業種別でみると、「緩和される」「やや緩和される」を合計した「今後は緩和される傾向」は、「木材・家具(11.8%)」、「一般機械(10.3%)」が比較的高くなっています。



物流の2024年問題に関する追加調査_分析結果

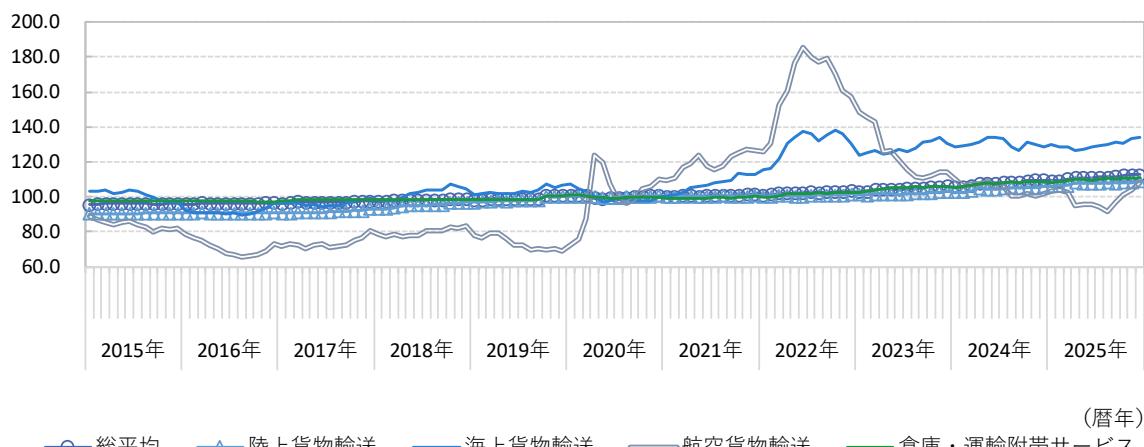
2026.1.30 作成

【総括】

- 2024年問題は業種を問わず影響を及ぼしており、その影響はトラック輸送量の困難さや、トラック運賃に反映されるようになっている。日本銀行「企業向けサービス価格指数」によると、陸上貨物輸送は徐々に指数が高まっている。特に海上貨物輸送は2021年から急上昇し、2025年9月には130を突破して以降は高い水準で推移している（【参考】グラフ）。
- 前回調査に比べて、2024年問題に取り組んでいる企業の割合は増加している様子がうかがえる。主な取組として、「輸送スケジュールやリードタイムの緩和」、「モーダルシフトの推進」、「バラ積みを廃し、発着一環のパレット利用を推進」など自社内で完結できることから取り組んでいる割合が多い。
- 2024年問題に向けた企業各社の対応は広がってきており、大きな問題がないまま2026年を迎えることができた。ただし、2024年問題は「2024年を起点とした物流の問題」であることを忘れてはならない。今回の調査では、2024年問題の影響を「今後は厳しくなる」と回答した割合が一貫して減少していたが、足元ではやや増加した。また、「トラック輸送力の確保のしやすさ」における「「トラック輸送力の確保が厳しい傾向」は、これまでの減少傾向から大きく反転した。慢性的な人手不足と上昇するサービス価格は引き続き物流業界の課題である。今後も継続的に注視していく必要があろう。

【参考① 輸送モード別サービス価格指数推移】

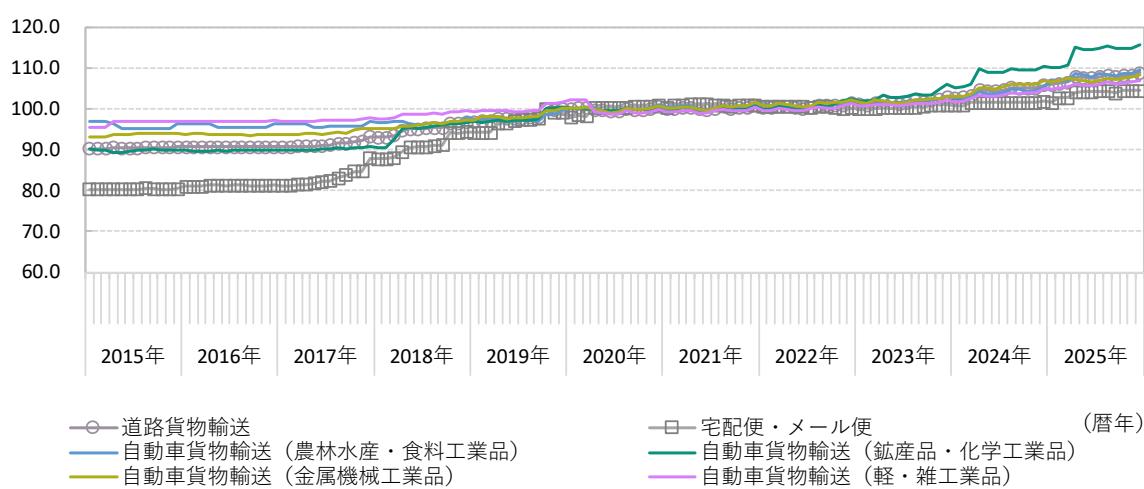
（2020年=100）



出典：日本銀行「企業向けサービス価格指数」より NX 総合研究所が作成

【参考② 品目別サービス価格指数推移】

（2020年=100）



出典：日本銀行「企業向けサービス価格指数」より NX 総合研究所が作成

本資料の著作権は株式会社NX総合研究所に帰属します。

本資料の一部および全てについて、事前の許諾なく無断で二次利用することを固く禁止致します。