

物流 2024 年問題の影響と現状に係る 実態調査

2026 年 5 月

物流 2024 年問題の影響と現状に係る実態調査

< 目次 >

1. 調査目的	-----	2
2. 調査概要	-----	2
3. 調査サマリー	-----	3
4. 調査結果詳細	-----	4
1) 回答者属性	-----	4
2) 物流 2024 年問題の状況調査（前回調査との比較）	-----	7
3) 物流切迫度の見える化	-----	3 2
4) ドライバー管理者への賃上げ・サービスレベル実態調査	-----	3 7
5) 法改正（物流効率化法、トラック新法、取適法）に関する意識調査	-----	4 0
6) 物流危機レベル	-----	5 7
7) 法令遵守におけるボトルネック要因	-----	6 1
8) 改善が求められる荷主の特徴	-----	6 2
9) その他	-----	6 4

1. 調査目的

本調査は、物流の持続可能性を脅かす「物流 2024 年問題」に対し、前回調査（「物流 2024 年問題の影響と現状に係る実態調査」
<https://www1.logistics.or.jp/news/news-8391/>）との対比によるフォローアップと、荷主企業および物流事業者がどのような意識で臨み、具体的な変革を進めているかの実態を明らかにすることを目的とする。

特に、2025 年度から施行された「改正物流効率化法」、「改正トラック新法」および「取適法」への対応状況を把握し、荷主企業の物流統括管理者（CLO）選任状況、KPI（積載効率・荷待ち・荷役等時間）の管理状況などの物流効率化への取り組み進捗を明らかにする。

本結果を通じて、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）および J-CLOP（JILS CLO Partnership / 物流統括管理者連携推進会議）が今後取り組むべき支援策や、官民一体となった物流革新への提言の基礎資料として活用するものである。

2. 調査概要

・調査対象：

JILS メールマガジンに登録している発着荷主（製造業、流通業）
サカタウエアハウス ロジスティクス・レビュー登録者
「エコオケの会」登録者

・調査期間：2026 年 3 月 3 日～2026 年 3 月 10 日

・有効回答数：299 名（物流事業者 85 名、製造業 150 名、流通業 41 名、その他 23 名）

・調査方法：Web アンケート形式

物流事業者向け：全 57 問 ※一部回答対象を指定した設問あり

荷主企業向け：全 53 問 ※一部回答対象を指定した設問あり

3. 調査サマリー

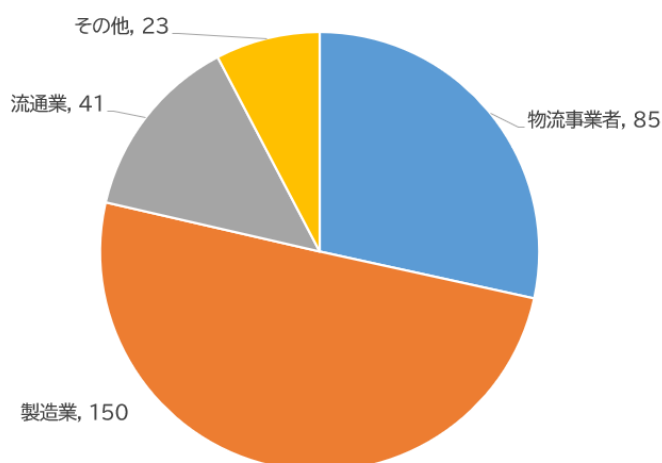
- ・ 営業用貨物自動車の利用は前回調査から全体では「増える」の割合が 1.6%減少し、「減る」の割合が 2.9%増加している。
- ・ 「引き続き運んでいる」と回答した割合は前回調査から 1.4%減少し、「運びにくくなった」の割合は 0.4%増加している。「引き続き運んでいる」との回答の裏で、スポット便の利用やリードタイム延伸、備車に出す頻度の増加という実態がある。
- ・ 荷待ち・荷役時間ともに短くなっている傾向はあるものの、約半数は「変わらない」と回答している。
- ・ 改正物流効率化法の施行を受け、約半数の回答者が荷待ち時間などの現状把握のうえ、対策を講じている。一方で、法改正は認知しながらも特段の対応を実施していない回答者が 13.2%存在している。
- ・ 特定荷主・特定連鎖化事業者のうち 31.2%は物流統括管理者（CL0）を選任のうえ中長期計画策定に向けた準備ができているが、約 7 割は中長期計画の準備ができていない状況がある。
- ・ 物流統括管理者（CL0）の職位としては役員級（専任）は 6.2%、役員級（兼務）は 47.4%、部長級以下は 17.1%を選任予定。部長級以下では 35.4%が中長期計画策定の準備ができていない。
- ・ JILS 会員の方が会員外企業よりも法改正を踏まえ荷待ち・荷役時間を把握のうえ対策を講じている割合が高い。
- ・ 2030 年に向けては、96.4%の回答者が危機感を抱いている。
- ・ 物流効率化や法令遵守のボトルネックとしては、「商慣習」や「着荷主側の意向」、「短期的な経済合理性を優先」が主な要因である。
- ・ 敬遠される荷主の特徴としては、「運賃交渉に応じない」、「契約外の荷役作業の要求」、「長時間の荷待ち時間」が挙げられている。物流事業者は JILS 会員の方が荷主に対して運賃交渉だけでなく、荷役作業や荷待ち時間への意識が高い傾向にある。

4. 調査結果詳細

1) 回答者属性

今回の調査アンケートの回答者数は全体で 299 名。そのうち、回答者の業種は物流事業者 85 名、製造業 150 名、流通業 41 名、その他 23 名となっている。
(図表 1 - 1)

図表 1 - 1 回答者企業の業種



各業種それぞれの内訳詳細は図表 1 - 2 の通りで、物流事業者、製造業、流通業それぞれで幅広い業種から回答を得られている。

図表 1 - 2 各業種の内訳詳細

物流事業者(85名)			製造業(150名)			流通業(41名)		
	回答数	%		回答数	%		回答数	%
全体	85	100	全体	150	100	全体	41	100
1 総合物流業	33	38.8	1 食品(農産・水産)	4	2.7	1 卸売業・商社	23	56.1
2 鉄道	0	0.0	2 食品(加工)	21	14.0	2 小売業	12	29.3
3 陸上輸送	13	15.3	3 食品(飲料・飼料)	11	7.3	3 外食業	1	2.4
4 海運	1	1.2	4 食品(その他)	2	1.3	4 通販業	0	0.0
5 空輸	0	0.0	5 繊維・衣服	0	0.0	5 その他流通業	4	9.8
6 倉庫	7	8.2	6 紙・パルプ	4	2.7	6 その他(建機レンタル業)	1	2.4
7 利用運送事業・物流管理業	14	16.4	7 化学製品	24	16.0			
8 3PL	7	8.2	8 ガラス・土石・窯業・セメント	6	4.0			
9 宅配貨物(集配)	1	1.2	9 鉄鋼・非鉄金属	5	3.3			
10 宅配貨物(幹線)	0	0.0	10 金属製品	6	4.0			
11 特積運送事業	5	5.9	11 機械器具	9	6.0			
12 元請の運送事業	2	2.4	12 電気機械器具	6	4.0			
13 郵便	0	0.0	13 輸送用機械器具	6	4.0			
14 引越貨物	0	0.0	14 自動車	6	4.0			
15 その他の物流業	2	2.4	15 精密機械器具	9	6.0			
			16 電池・発電機	2	1.3			
			17 日用品	3	2.0			
			18 建材	3	2.0			
			19 その他製造業	23	15.4			

回答者の売上高に関しては、100 億円以上が全体の 67.9%と最も多く、10 億円以上までを含めると全体の約 9 割（88.7%）を占める。（図表 1－3）

図表 1－3 回答者企業の売上高

		回答数	%
全体		299	100
1	1千万円未満	0	0.0
2	1千万円～3千万円未満	4	1.3
3	3千万円～5千万円未満	2	0.7
4	5千万円～1億円未満	3	1.0
5	1億円～5億円未満	10	3.3
6	5億円～10億円未満	15	5.0
7	10億円～50億円未満	34	11.4
8	50億円～100億円未満	28	9.4
9	100億円以上	203	67.9
10	不明	0	0.0

回答者の従業員数に関しては、1,001-5,000 人規模が 27.4%と最も多く、100 人以下から 5,000 人以上まで幅広い企業から回答を得ることができた。（図表 1－4）

図表 1－4 回答者企業の従業員数

		回答数	%
全体		299	100
1	100人以下	48	16.1
2	101人～300人	58	19.4
3	301人～1,000人	71	23.8
4	1,001～5,000人	82	27.4
5	5,001人以上	39	13.0
6	不明	1	0.3

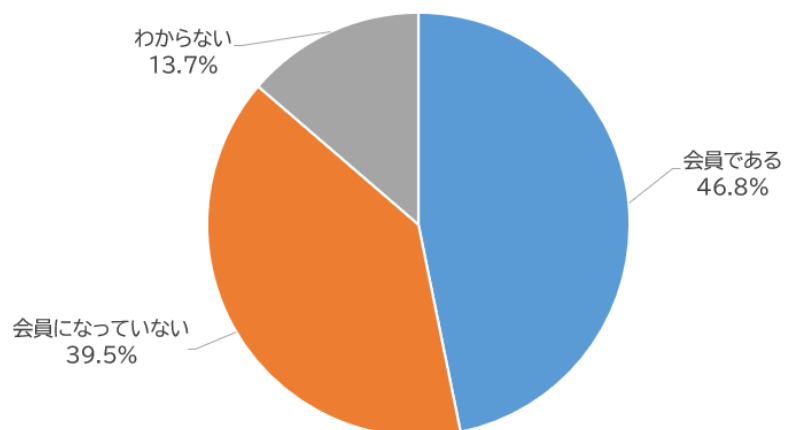
回答者の本社所在地（都道府県）に関しては、東京都が 36.5%と最も多く、次いで大阪府、愛知県の回答者が多かった。（図表 1－5）

図表 1－5 回答者企業の本社所在地（都道府県）

	回答数	%			
全体	299	100	24	三重県	5 1.7
1 北海道	4	1.4	25	滋賀県	1 0.3
2 青森県	0	0.0	26	京都府	8 2.7
3 岩手県	1	0.3	27	大阪府	42 14.1
4 宮城県	1	0.3	28	兵庫県	12 4.0
5 秋田県	1	0.3	29	奈良県	1 0.3
6 山形県	1	0.3	30	和歌山県	1 0.3
7 福島県	2	0.7	31	鳥取県	0 0.0
8 茨城県	2	0.7	32	島根県	0 0.0
9 栃木県	0	0.0	33	岡山県	5 1.7
10 群馬県	2	0.7	34	広島県	1 0.3
11 埼玉県	10	3.3	35	山口県	1 0.3
12 千葉県	7	2.4	36	徳島県	0 0.0
13 東京都	109	36.5	37	香川県	1 0.3
14 神奈川県	12	4.0	38	愛媛県	1 0.3
15 新潟県	3	1.0	39	高知県	2 0.7
16 富山県	5	1.7	40	福岡県	3 1.0
17 石川県	4	1.4	41	佐賀県	0 0.0
18 福井県	1	0.3	42	長崎県	0 0.0
19 山梨県	1	0.3	43	熊本県	1 0.3
20 長野県	3	1.0	44	大分県	1 0.3
21 岐阜県	7	2.4	45	宮崎県	1 0.3
22 静岡県	6	2.0	46	鹿児島県	2 0.7
23 愛知県	26	8.7	47	沖縄県	2 0.7
			48	不明	0 0.0

回答者が JILS に入会しているかでは、46.8%が会員であり、39.5%が会員になっておらず、13.7%がわからないと回答している。（図表 1－6）

図表 1－6 回答者企業が JILS 会員への加入有無

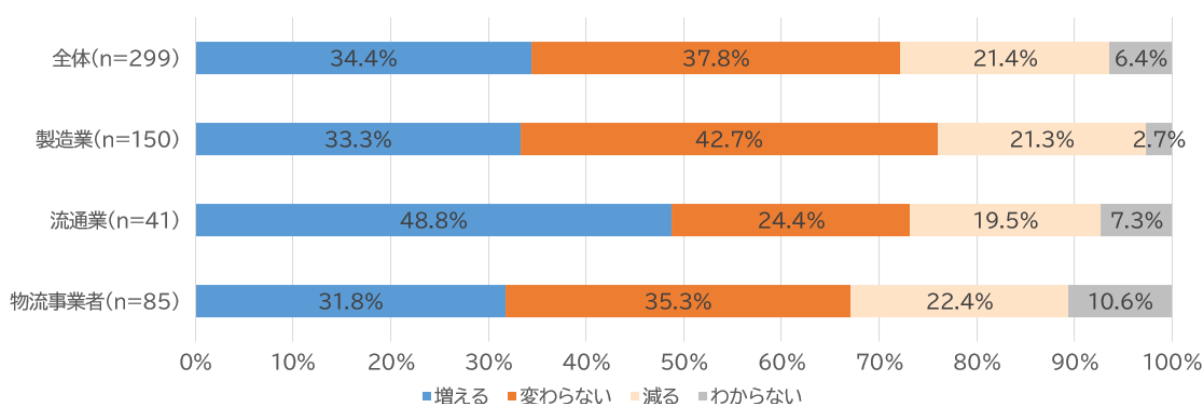


2) 物流 2024 年問題の状況調査（前回調査との比較）

ここからは物流 2024 年問題の状況調査を前回調査との比較をしながら説明していく。

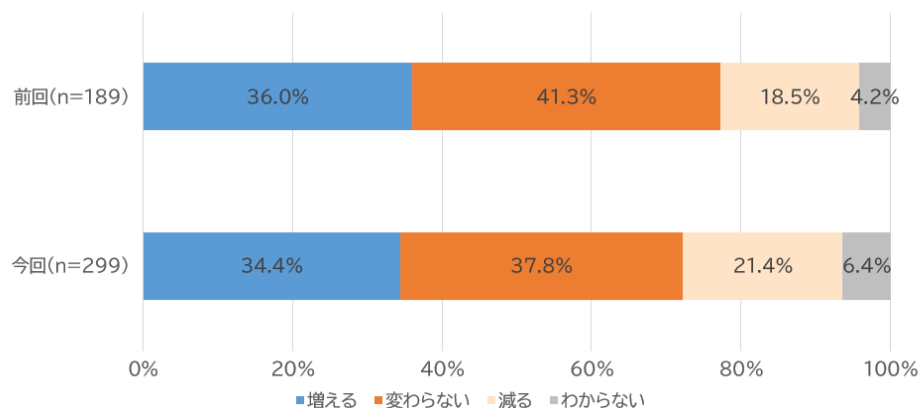
2025 年度の営業用貨物自動車を使った輸配送量（トンベース）は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのようになるか（図表 2－1）という質問では、「増える」と予想しているのは全体で 34.4%を占め、「減る」（21.4%）を上回っている。流通業（卸売業）においては、約半数（48.8%）が「増える」と回答している。

図表 2－1 営業用貨物自動車を使った輸配送量（トンベース）見通し



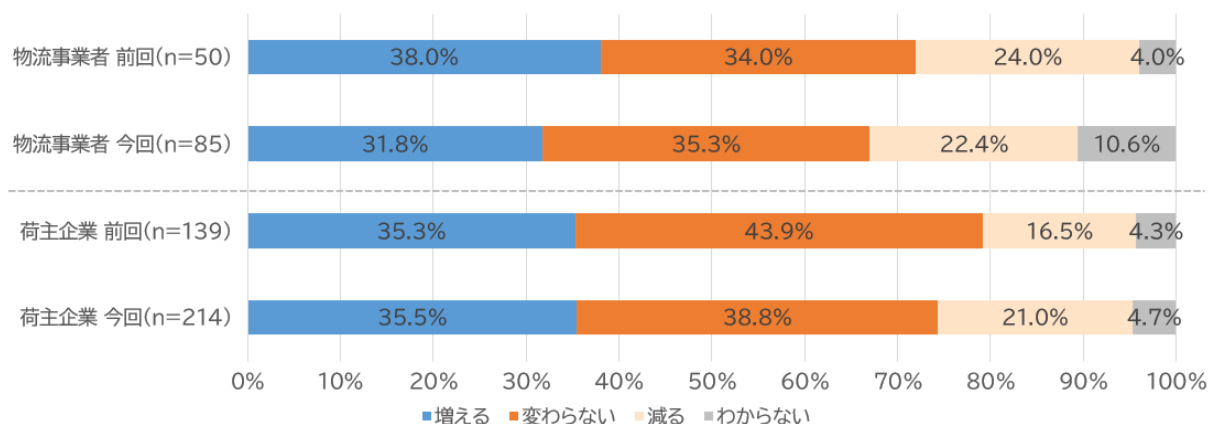
前回調査との比較（図表 2－2）では「増える」の割合が 1.6%減少し、「減る」の割合が 2.9%増加している。

図表 2－2 営業用貨物自動車を使った輸配送量（トンベース）前回調査比較



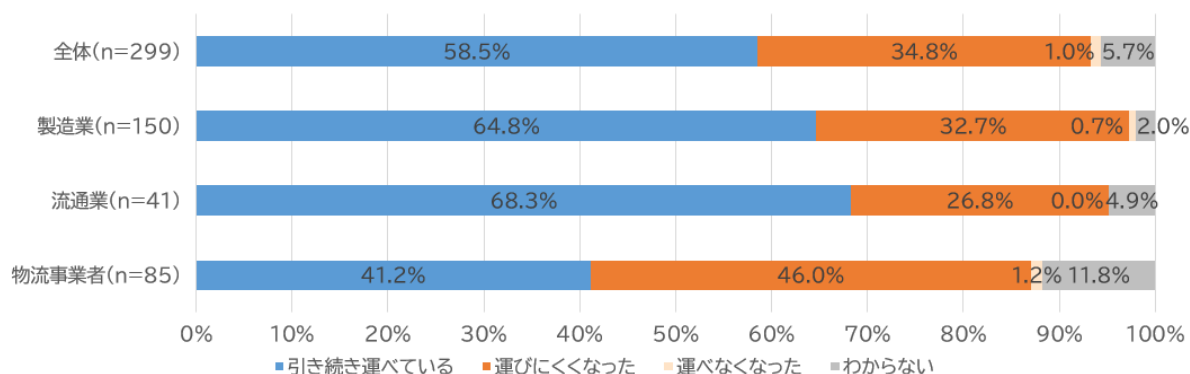
また荷主企業と物流事業者の比較（図表２－３）では、荷主企業は「増える」と答えた割合は変わらないものの、物流事業者は 38.0%から 31.8%に減少している。法改正を受けた多重下請構造の適正化により、物流事業者の再委託見直しが一部で進んでいる可能性がある。

図表２－３ 営業用貨物自動車を使った輸配送量（トンベース）業種比較



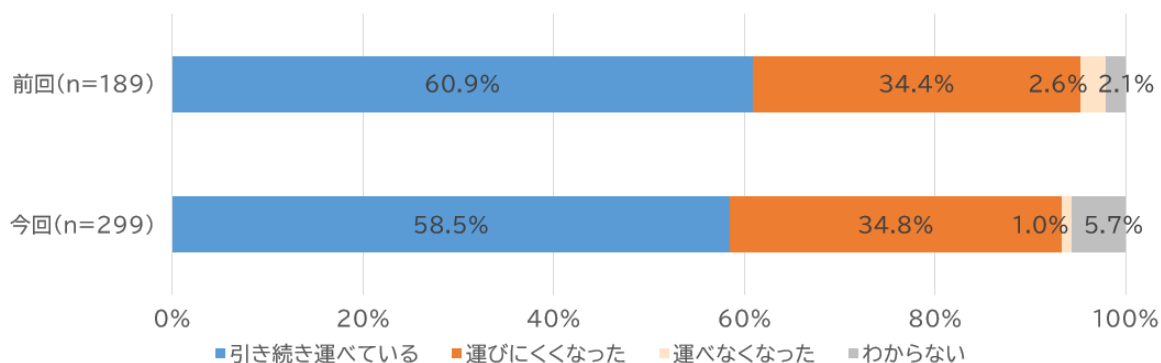
2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車を使った輸送は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのようになるか（図表２－４）という質問では、全体では 58.5%が「引き続き運んでいる」と回答している。製造業（64.8%）、流通業（68.3%）は「引き続き運んでいる」の比率は高いが、物流事業者は「運びにくくなった」が 46.0%という回答。荷主企業の認識が楽観的であるのに対して、物流現場では切迫感が高まっていることが窺える。

図表２－４ 営業用貨物自動車を使った輸送実態見通し



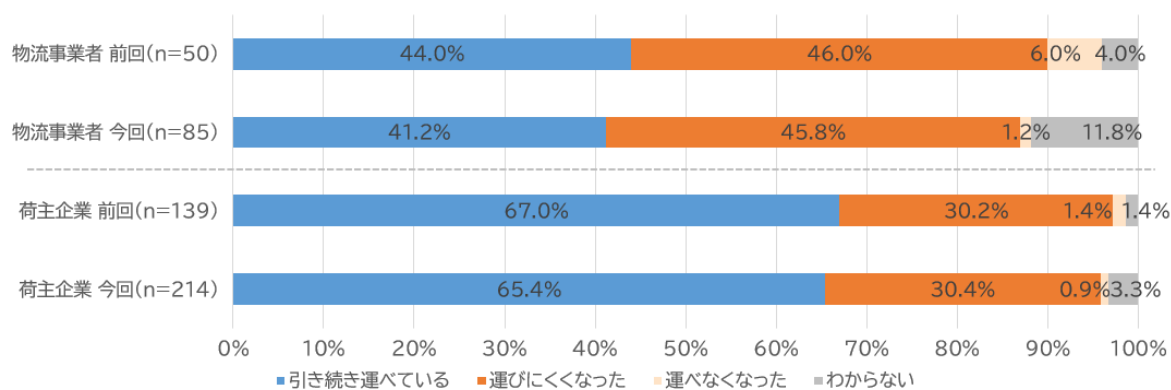
前回調査との比較（図表２－５）では、「引き続き運んでいる」と回答した割合は前回調査から 1.4%減少し、「運びにくくなった」の割合は 0.4%増加している。

図表 2－5 営業用貨物自動車を使った輸送実態前回調査比較



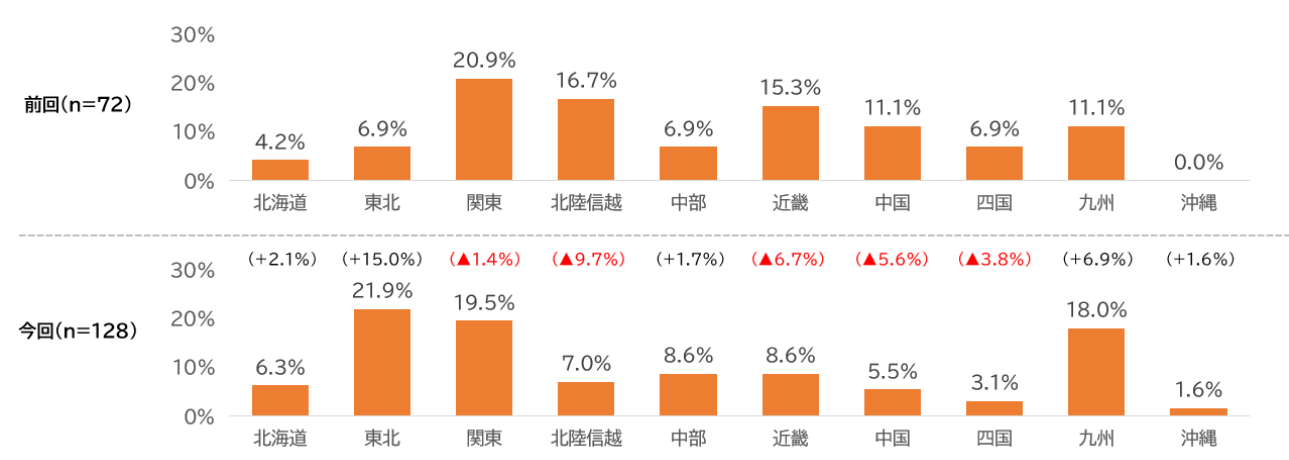
また、荷主企業と物流事業者の比較（図表２－６）では、物流事業者・荷主企業ともに「引き続き運んでいる」の回答は微減傾向にある。物流事業者と荷主企業では 2 割強のギャップがあり、物流問題に対する荷主の意識の差が影響している可能性がある。

図表 2－6 営業用貨物自動車を使った輸送実態業種比較



2025 年度、個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った【地域内】の荷物が運びにくくなった、または運ばなくなった地域はあるか（図表 2－7）という質問では、前回調査から東北と九州の割合が大幅上昇。関東では需要過多が影響しており、東北・九州では経済合理性が合いにくくなっている影響で輸送が困難になっている可能性がある。

図表 2－7 営業用貨物自動車を使った地域内の荷物が運びにくくなった、または運べなくなった地域



2025 年度、個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った【地域間】の最も深刻な輸送区間の発地・着地はどこですか（図表 2－8）という質問では、関東・近畿・中部の三大都市圏を発地とする長距離輸送、特に「九州着」の持続可能性が危ぶまれることが窺える。中継輸送の未整備とドライバーの労働時間規制が、特定区間の供給網に影響を与えている。中継拠点の設置などの配送ルート見直しやリードタイムの延長を受け入れない限り、物理的な距離の壁を超えることが難しくなっている。

図表 2－8 営業用貨物自動車を使った地域間の最も深刻な輸送区間の発地・着地（荷主企業 n = 75）

発地No.1	回答数	着地	回答数	発地No.2	回答数	着地	回答数	発地No.3	回答数	着地	回答数
関東	20	関東	7	近畿	14	九州	5	中部	10	中部	6
		近畿	5			近畿	4			東北	2
		九州	3			東北	2			北海道	1
		北陸信越	2			北陸信越	1			中国	1
		中部	2			中国	1				
		東北	1			中部	1				

※同一地域間は除く。

※「営業用貨物自動車を使った地域間の最も深刻な輸送区間の発地・着地はどこですか」に関する設問において、一部文言の定義に解釈の余地が生じたため、本セクションでは回答精度の高い荷主企業データで分析を実施。物流事業者側データについては補足的な傾向値として扱い、実態とのずれを最小限に留めています。

2025 年度、個別のケースで見た場合、営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった月がありましたか（図表 2－9）の質問では、「特にない（47.6%）」という回答が半数近くあるものの、運びにくさを実感した層の回答が「12 月（18.4%）」と「8 月（7.0%）」に集中している。年末の季節需要とお盆の夏季休業が影響していると思われ、ドライバー不足と労働時間規制により繁忙期へ対応しきれず、供給が切迫していることが推察される。（前回調査でも 12 月が最も切迫）

図表 2－9 営業用貨物自動車を使った地域間の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった月（n＝299）

		回答数	%
全体		299	100
1	2025年4月	3	1.0
2	2025年5月	2	0.7
3	2025年6月	2	0.7
4	2025年7月	6	2.0
5	2025年8月	21	7.0
6	2025年9月	4	1.3
7	2025年10月	3	1.0
8	2025年11月	4	1.3
9	2025年12月	55	18.4
10	2026年1月	5	1.7
11	2026年2月	6	2.0
12	2026年3月	10	3.3
13	特にない	142	47.6
14	わからない	36	12.0

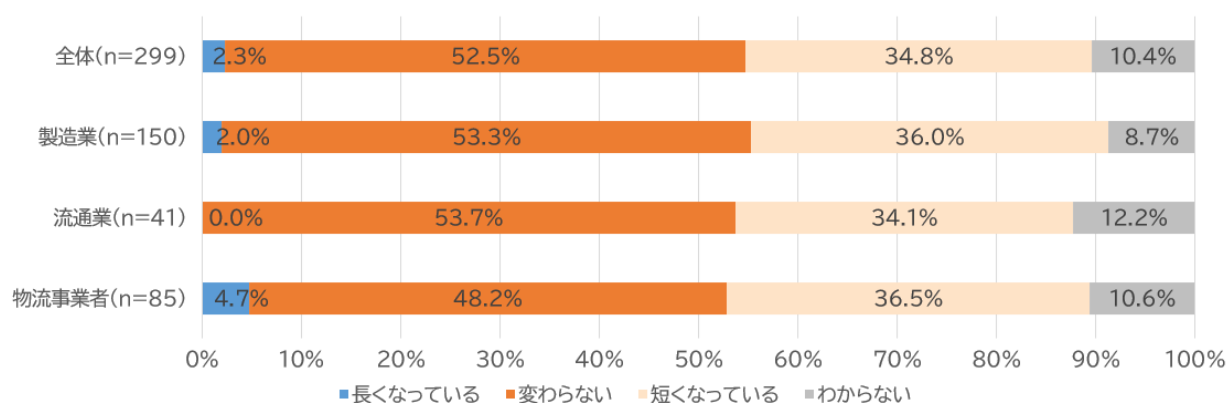
2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での滞在時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどう変化しましたか（図表 2－10）という質問では、全体で「変わらない」が 5 割前後（52.5%）を占め、物流効率化法の努力義務下における現場レベルの改善は停滞している。物流事業者の 4.7%が「長くなっている」と回答している一方で、荷主企業では製造業 2.0%、流通業 0.0%と「長くなっている」という回答は少ない。

前回調査との比較では（図表 2－11）、「長くなっている」が微増し、「変わらない」は増加、「短くなっている」が減少傾向にある。

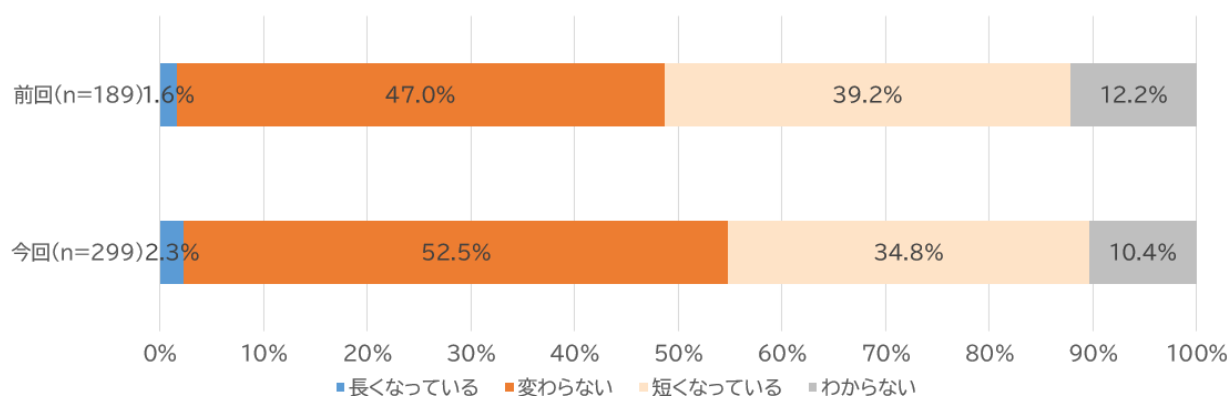
また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－12）では、前回調査と比較し、荷主企業・物流事業者の双方で「短くなっている」の回答が減少し、「変わらない」という回答が過半数を占める結果になっている。

物流効率化法の努力義務だけでは改善が限定的なため、本年度から本格化する物流統括管理者（CLO）選任や中長期計画策定を契機に改善が加速することが期待される。

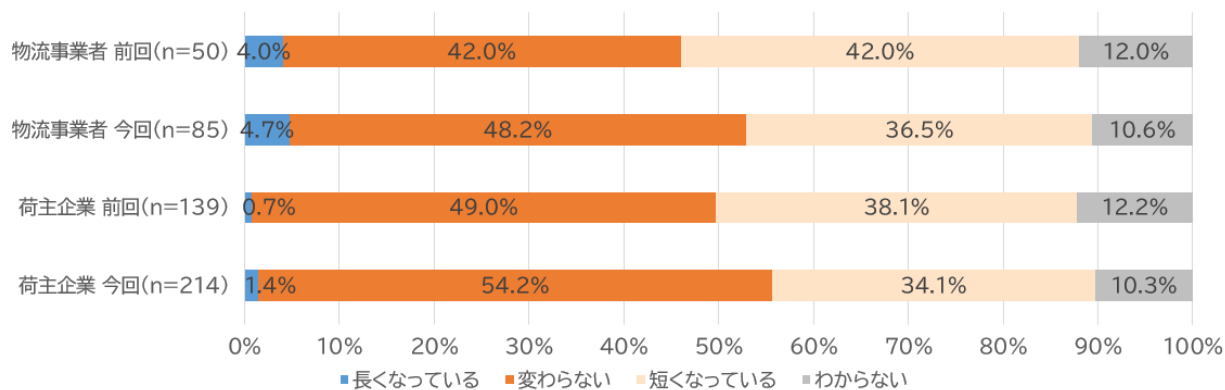
図表２－１０ 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での滞在時間見通し



図表２－１１ 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での滞在時間前回調査比較



図表２－１２ 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での滞在時間業種比較

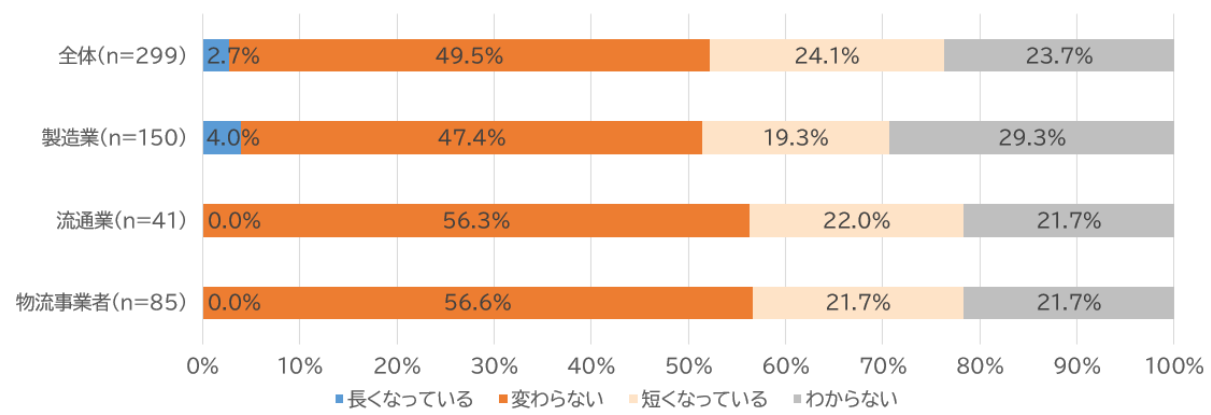


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での滞在時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどう変化しましたか（図表 2－1 3）という質問では、全業種で「変わらない」が約 5 割前後を占めており、製造業においては「わからない」との回答が約 3 割に達している

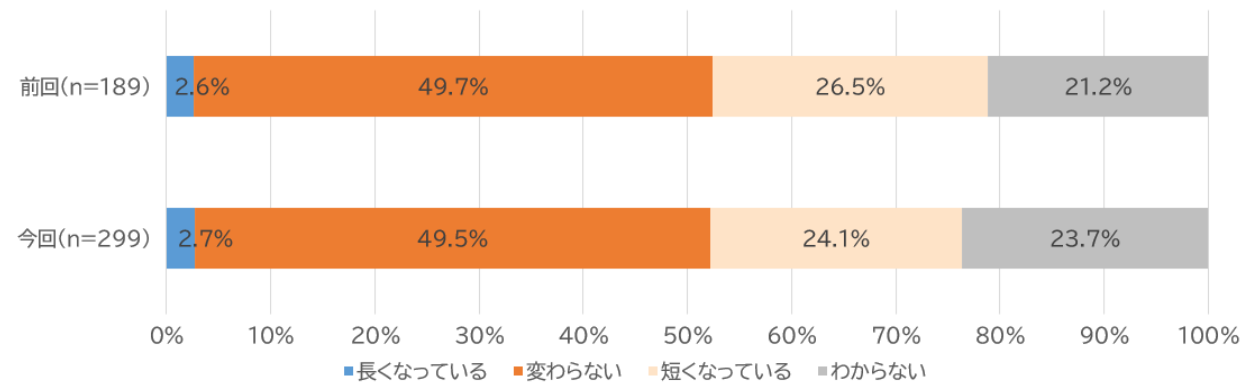
前回調査との比較では（図表 2－1 4）、「短くなっている」の割合が 26.5%から 24.1%へと減少し、「変わらない」が半数を占めている。加えて「わからない」という回答が 23.7%に達している。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－1 5）では、物流事業者は「短くなっている」の実感が 26.0%から 34.1%へと向上している一方で、荷主企業は 26.6%から 20.1%へと下落している。さらに荷主企業の 27.1%が「わからない」と回答している。

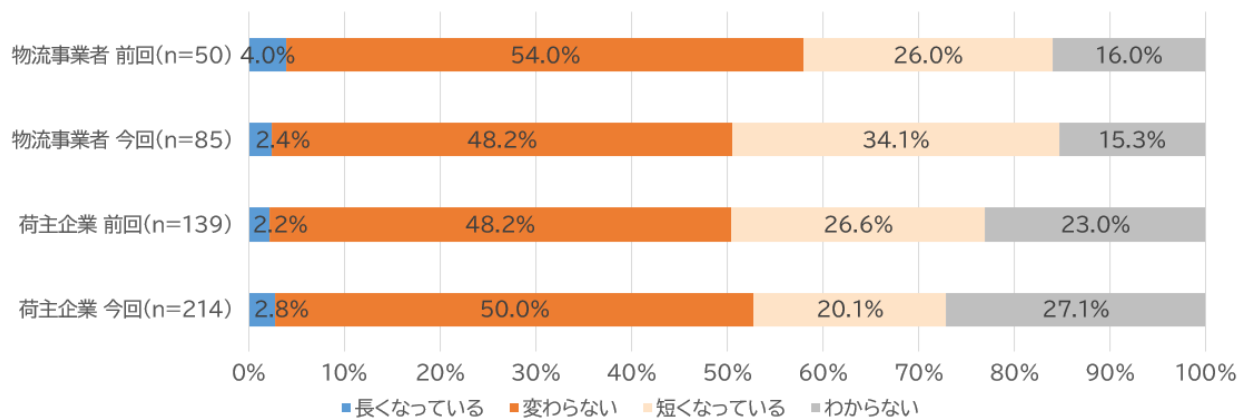
図表 2－1 3 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での滞在時間見通し



図表 2－1 4 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での滞在時間前回調査比較



図表 2－15 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での滞在時間業種比較

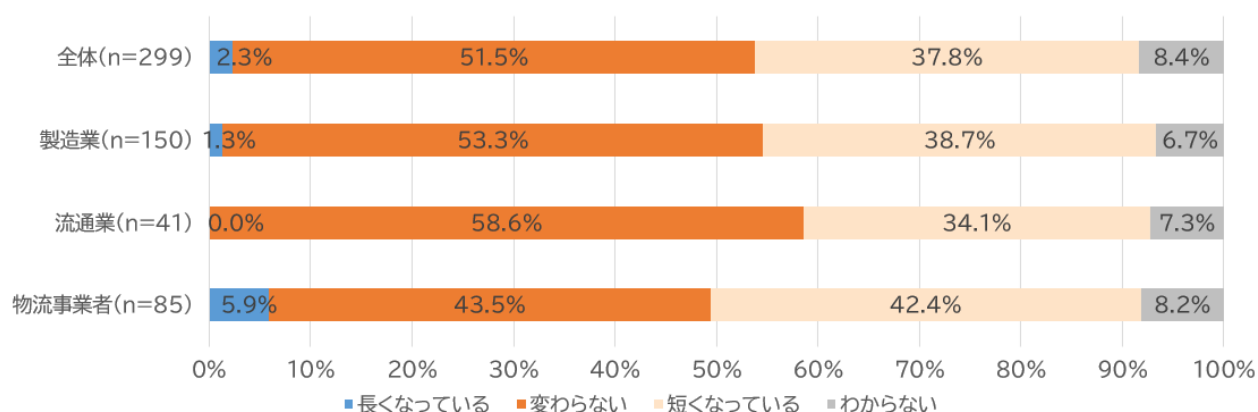


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷待ち時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－16）という質問では、全体として「短くなっている（37.8%）」という改善の動きが見られる一方で、過半数の 51.5%が「変わらない」と回答しており、荷待ち時間の改善が一部足踏み状態にあることが窺える。特に物流事業者の 5.9%が「長くなっている」と回答しており、製造業 1.3%、流通業 0.0%の認識よりも運送現場での悪化の実感が強く、認識のずれがある。

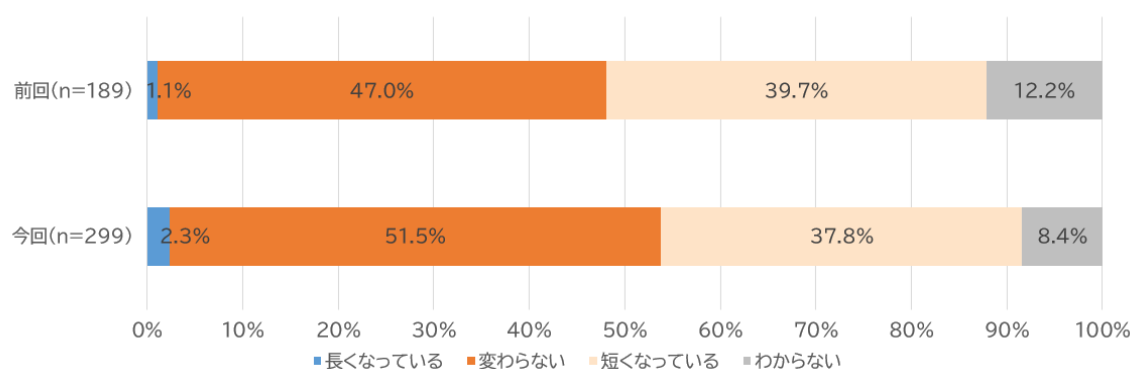
前回調査との比較では（図表 2－17）、「短くなっている」の割合が 39.7%から 37.8%へと微減し、逆に「変わらない」が 47.0%から 51.5%へと過半数超え。「長くなっている」の回答が 1.1%から 2.3%へと微増。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－18）では、物流事業者において「長くなっている」との回答が 2.0%から 5.9%へと増加している一方で、荷主企業側では「変わらない」が 48.3%から 54.7%へと増加し、膠着状態にある。

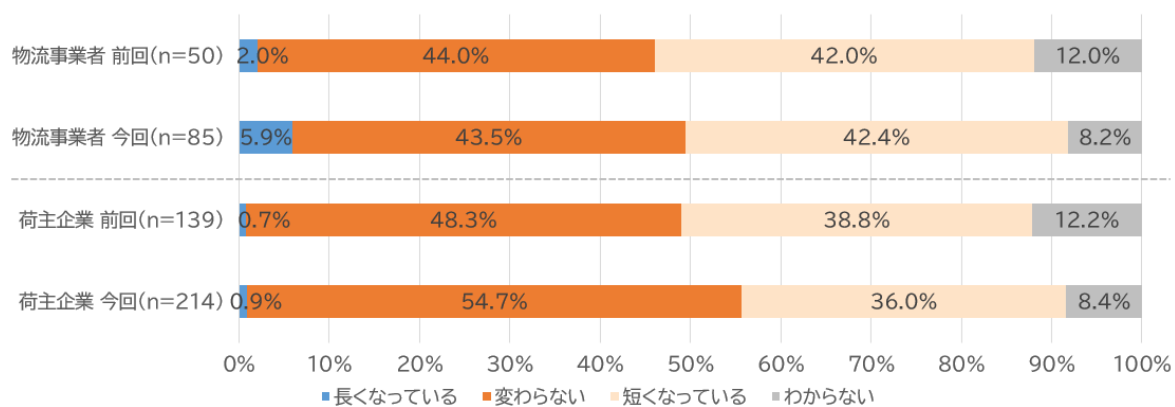
図表 2－16 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷待ち時間見通し



図表 2－17 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷待ち時間前回調査比較



図表 2－18 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷待ち時間業種比較

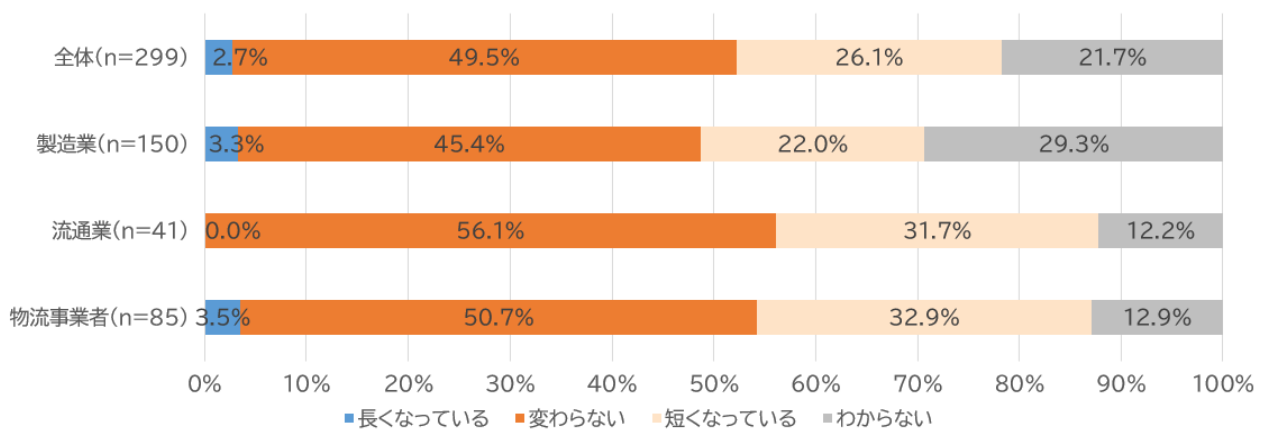


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷待ち時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－19）という質問では、到着地での荷待ち時間は全体では「変わらない」が約 5 割（49.5%）を占めている。また製造業における「わからない」が 29.3%と高い。

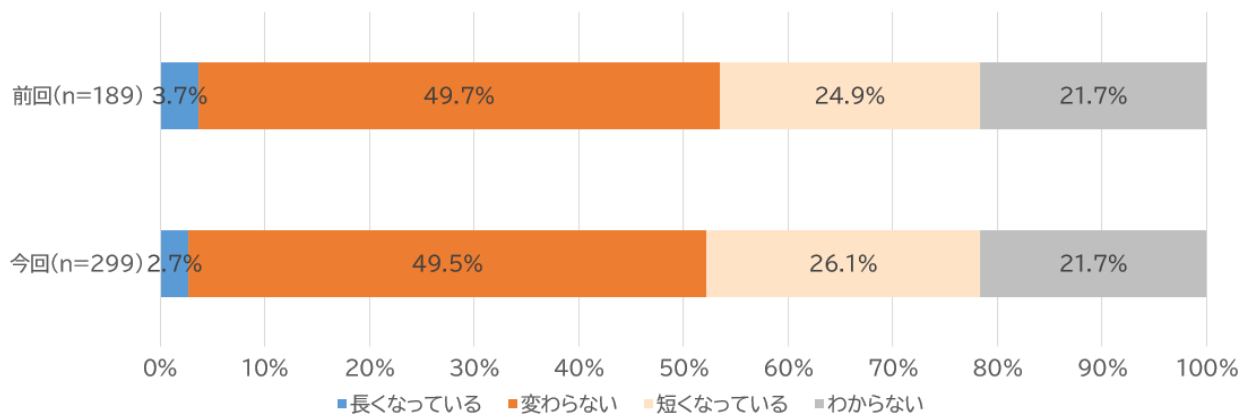
前回調査との比較では（図表 2－20）、「短くなっている」の割合が 24.9%から 26.1%へと微増し、「長くなっている」も 3.7%から 2.7%へと微減している。全体としてはわずかな改善傾向が見られるが、「変わらない（49.5%）」と「わからない（21.7%）」を合わせると約 7 割に達している。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－21）では、引き続き「変わらない」が約 5 割を占め、荷主企業の「わからない（25.2%）」も増加している。

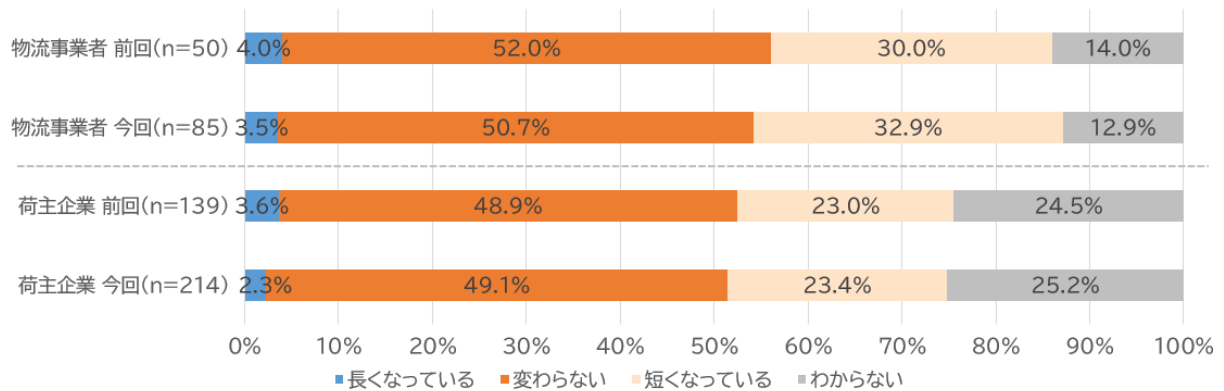
図表 2－19 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷待ち時間見通し



図表 2－20 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷待ち時間前回調査比較



図表 2-21 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷待ち時間業種比較

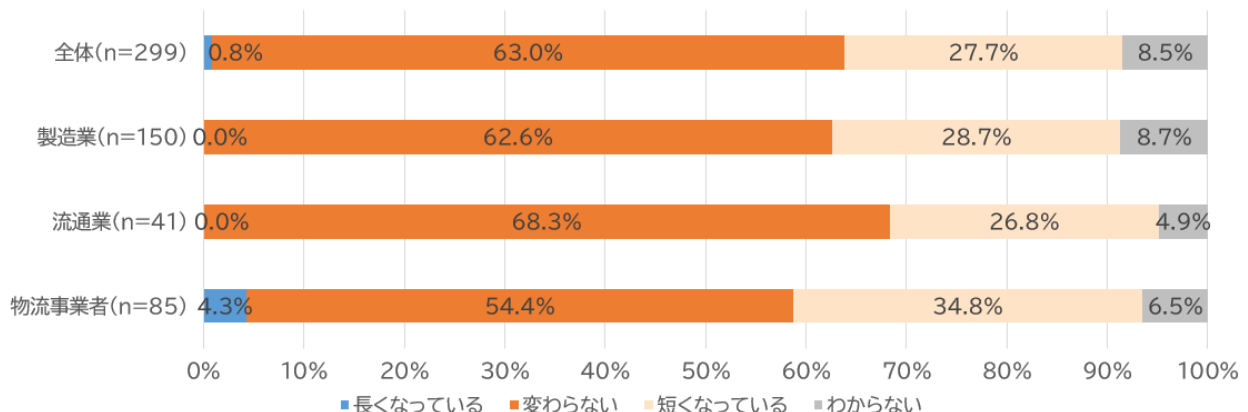


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷役時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2-22）という質問では、全業種で「変わらない」が 6 割以上（全体 63.0%）に達しており、荷待ち時間以上に改善が停滞していることが窺える。物流事業者の 4.3%が「長くなっている」と回答している一方、荷主側（製造業・流通業）が悪化を 0%と認識しており、物流現場では人手不足や荷役作業負担の増大が、実作業時間の増加として表面化し始めている可能性がある。

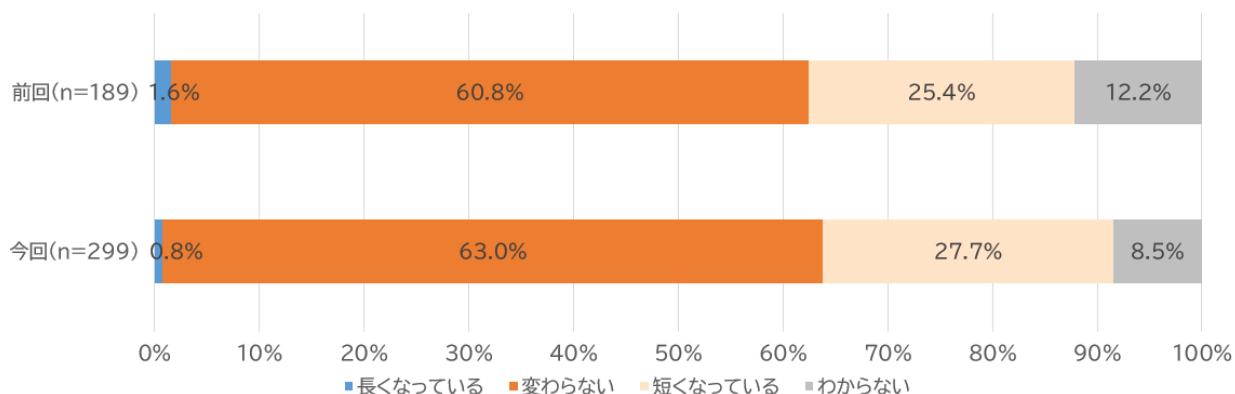
前回調査との比較では（図表 2-23）、荷役時間が「短くなっている」という回答は 25.4%から 27.7%へと微増したものの、それ以上に「変わらない」が 60.8%から 63.0%へと増加し、6 割を超える企業で膠着状態にある。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2-24）では、物流事業者では「短くなっている」の実感が 20.0%から 34.8%へと大幅に向上している。一方で、荷主企業は改善の実感が 27.3%から 26.2%へと微減し、「変わらない」が 64.9%に達している。荷待ち時間以上に荷役時間の削減が困難な状況が窺える。

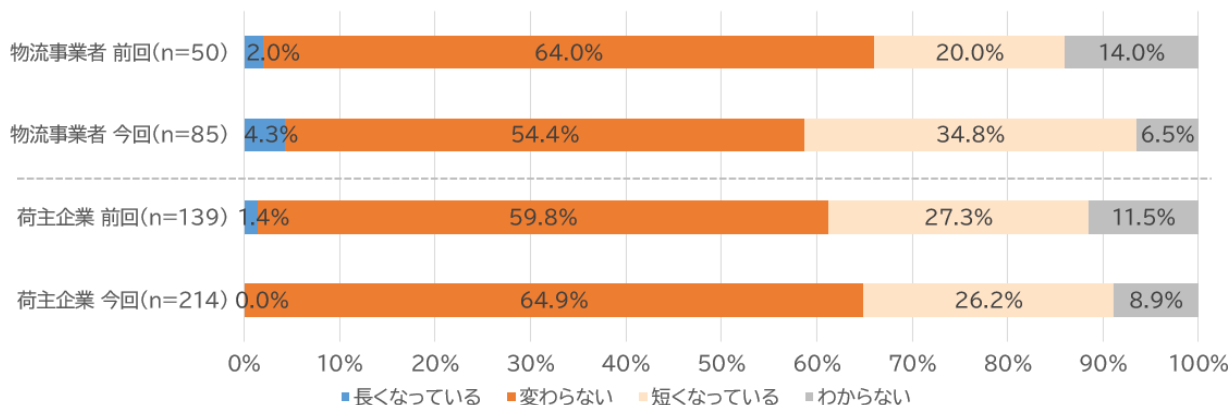
図表 2-22 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷役時間見通し



図表 2-23 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷役時間前回調査比較



図表 2-24 営業用貨物自動車のドライバーの出発地（荷物を積んだ場所）での荷役時間業種比較

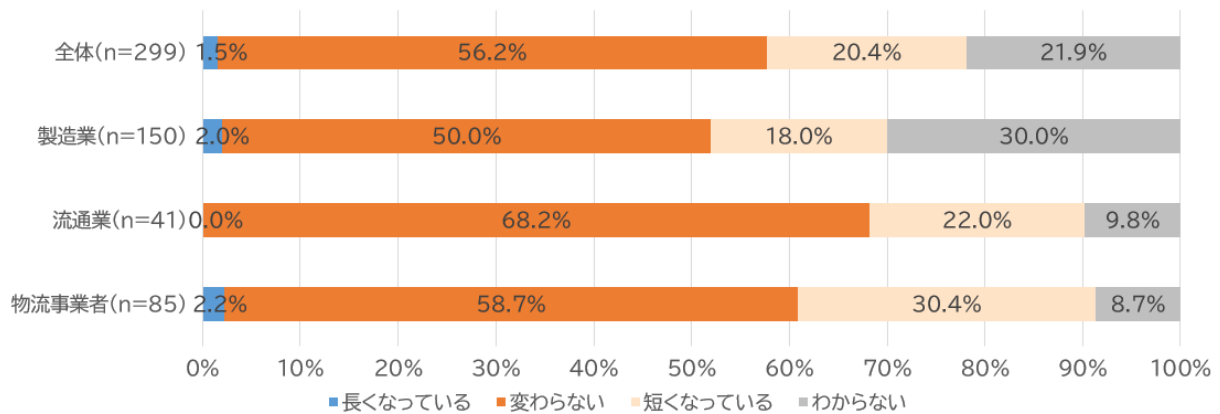


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷役時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2-25）では、到着地での荷役時間は全体で 56.2%が「変わらない」と回答しており、「短くなっている」の実感は 20.4%に留まる。出発地の「短くなっている」27.7%を下回っている。製造業では 30.0%が「わからない」と回答している。

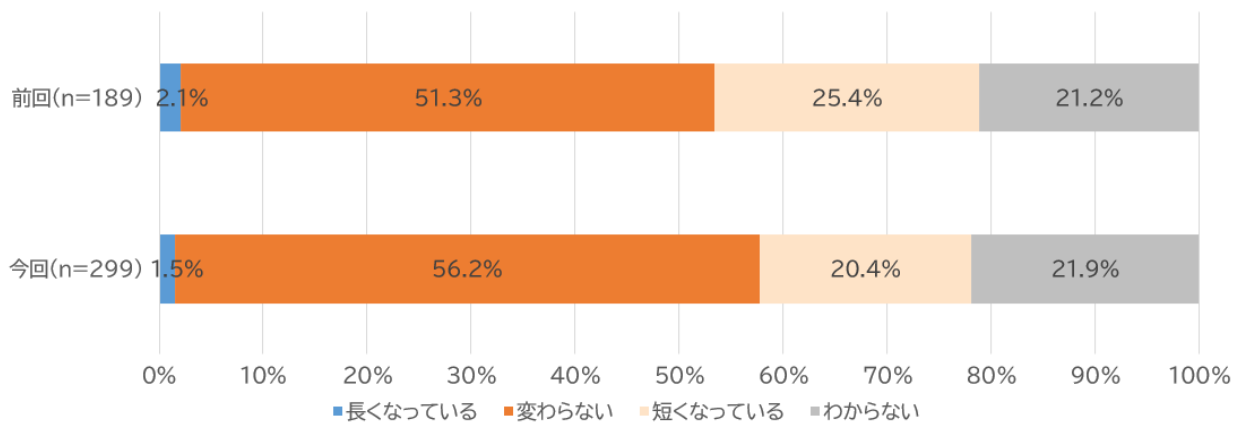
前回調査との比較では（図表 2-26）、「短くなっている」が 25.4%から 20.4%へ減少している。一方で「変わらない」が 51.3%から 56.2%へと増加している。これは出発地と比べても改善率が低い傾向にある。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2-27）では、「短くなっている」の実感については、物流事業者は 30.4%と前回並みを維持している一方、荷主企業は 23.7%から 18.2%へと低下している。さらに「わからない」と答えた荷主が約 4 分の 1（24.8%）に達している。

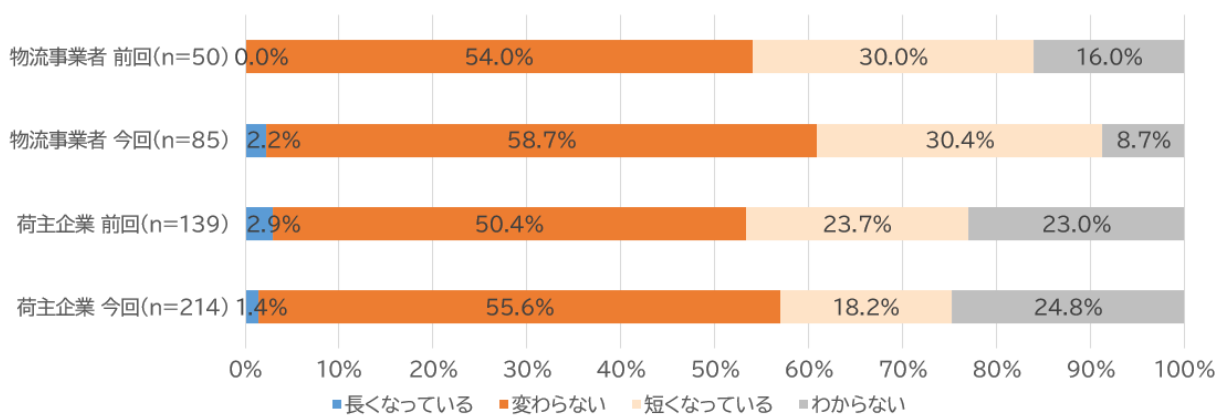
図表 2-25 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷役時間見通し



図表 2-26 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷役時間前回調査比較



図表 2-27 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での荷役時間業種比較

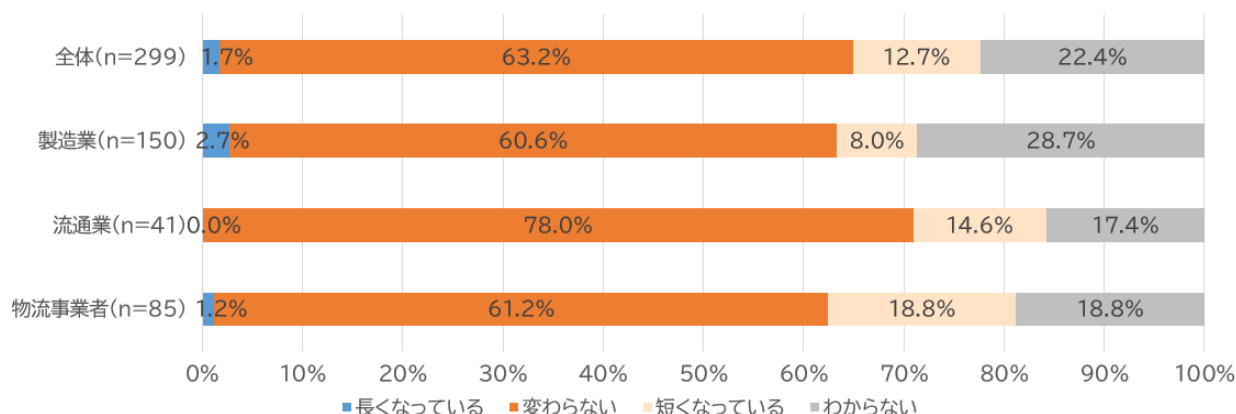


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での検品時間は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－28）では、全体で 63.2%が「変わらない」と回答しており、「短くなっている」の実感はずか 12.7%に留まる。特に製造業では「短くなっている」が 8.0%しかなく、さらに 28.7%が「わからない」と回答している。

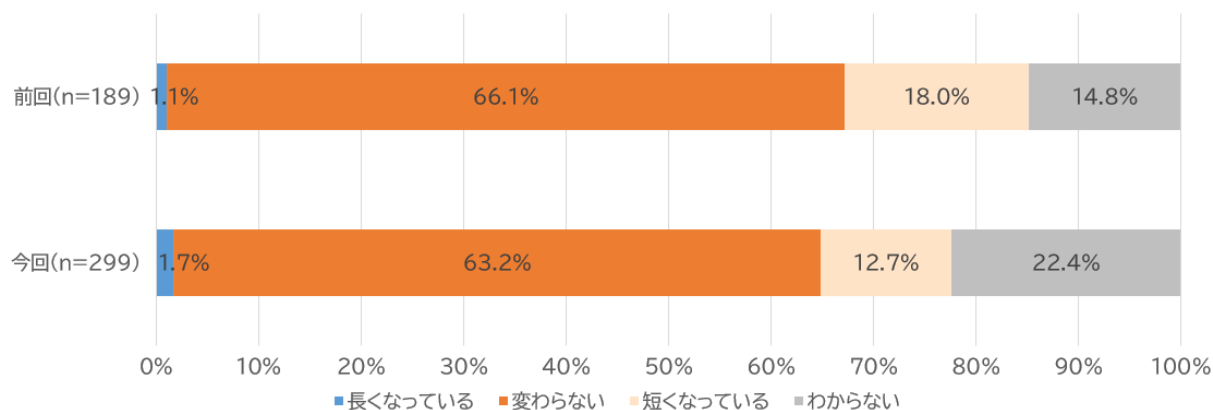
前回調査との比較では（図表 2－29）、「短くなっている」の割合が 18.0%から 12.7%へと低下し、「長くなっている」は微増している。さらに「わからない」という回答が 14.8%から 22.4%へ増加している。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－30）では、「短くなっている」の実感が、物流事業者で 24.0%から 18.8%に、荷主企業で 15.8%から 10.3%といずれも低下している。特に荷主企業の約 4 分の 1（23.8%）が「わからない」と回答している。

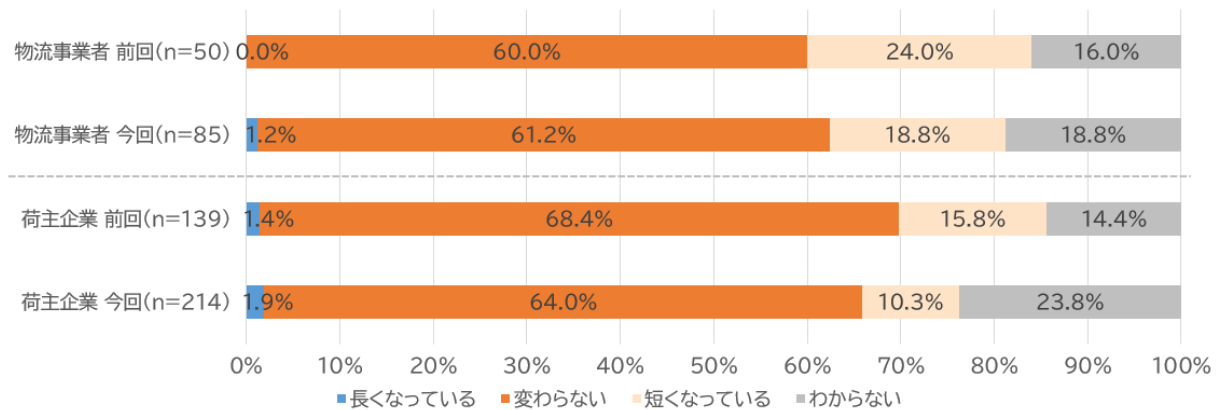
図表 2－28 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での検品時間見通し



図表 2－29 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での検品時間前回調査比較



図表 2－30 営業用貨物自動車のドライバーの到着地（荷物を降ろした場所）での検品時間業種比較

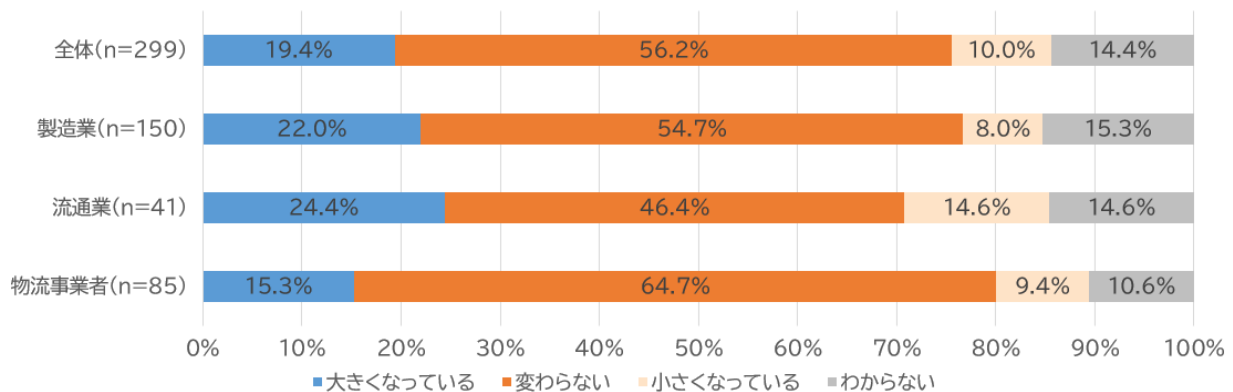


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車の出発地（荷物を積んだ場所）でのロードファクターは 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－31）という質問では、製造業・流通業で 2 割以上が「大きくなっている」と回答している一方、物流事業者では 15.3%に留まり、約 6 割強が変わらない状況にある。

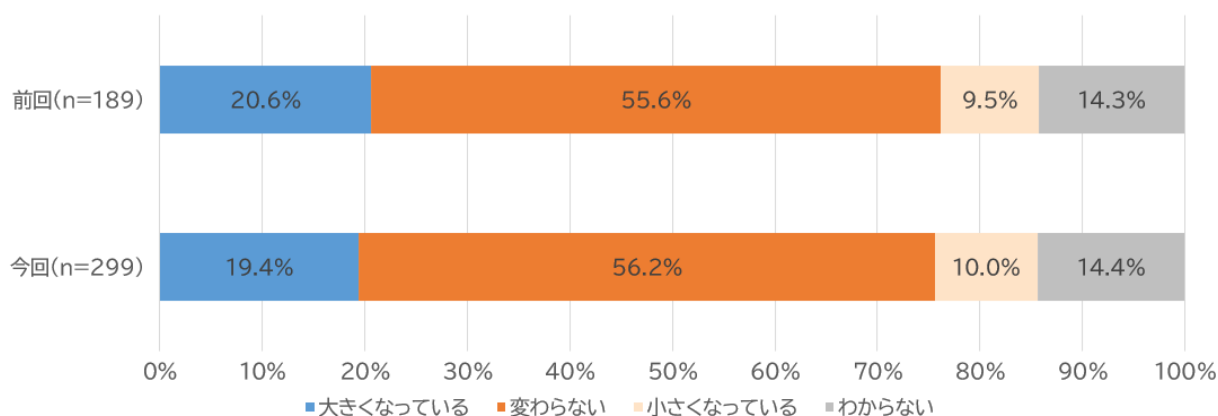
前回調査との比較では（図表 2－32）、「大きくなっている」との回答は微減し、逆に「小さくなっている」は微増している。過半数（56.2%）が「変わらない」と回答しており膠着状態にある。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－33）では、物流事業者の「大きくなっている（15.3%）」は改善傾向にあるものの、荷主（21.0%）との差がある。

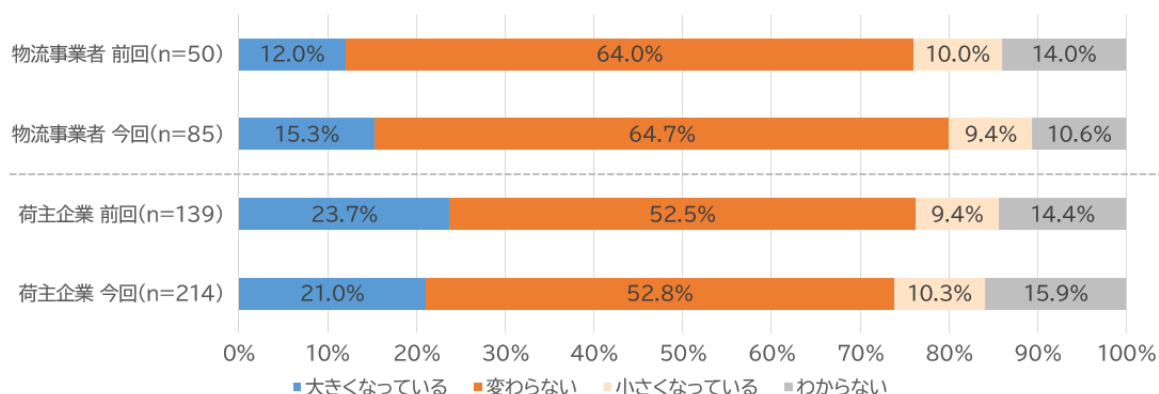
図表 2－31 営業用貨物自動車の出発地（荷物を積んだ場所）でのロードファクター見通し



図表 2-32 営業用貨物自動車の出発地（荷物を積んだ場所）でのロードファクター前回調査比較



図表 2-33 営業用貨物自動車の出発地（荷物を積んだ場所）でのロードファクター業種比較

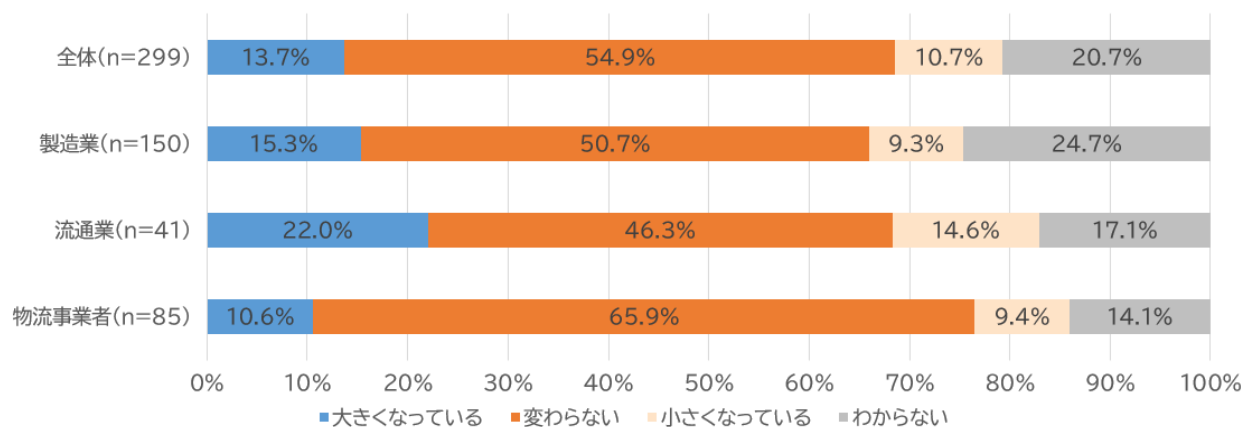


2025 年度、貴社全体で見て、営業用貨物自動車の到着地（荷物を降ろした場所）でのロードファクターは 2024 年度(2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで)と比べてどのように変化しましたか（図表 2-34）という質問では、「大きくなっている」の実感全体で 13.7%に留まり、出発地よりも低い水準にある。流通業において「大きくなっている（22.0%）」と「小さくなっている（14.6%）」が共存している。

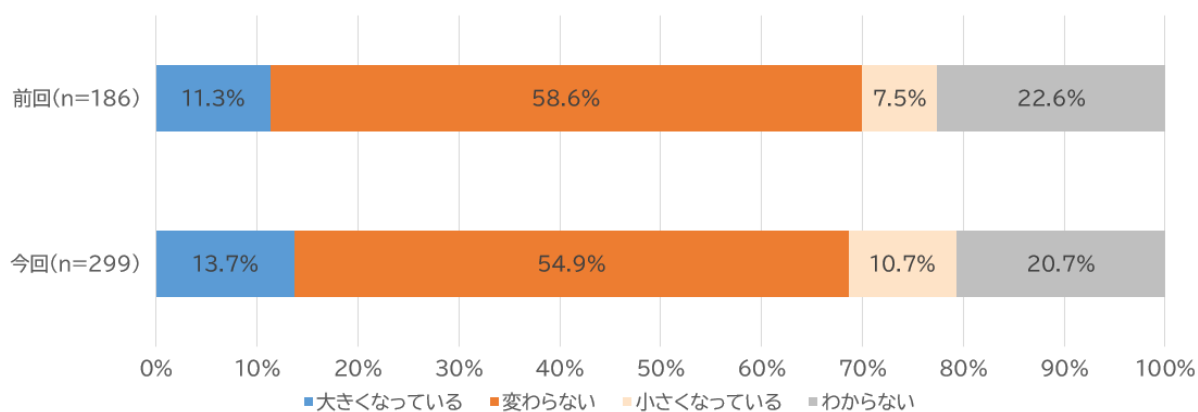
前回調査との比較では（図表 2-35）、「大きくなっている（13.7%）」と改善傾向にある一方で、「小さくなっている」も 10.7%へ増加。過半数の 54.9%が「変わらない」と回答している。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2-36）では、物流事業者・荷主企業ともにロードファクターの改善は停滞しており、特に荷主企業では「小さくなっている」が 11.2%へ増加している。物流の持続性を維持するためには、個社単独の努力では難しく、着荷主を巻き込んだ納品要件の見直しや、発・着荷主・物流事業者の連携が求められる。

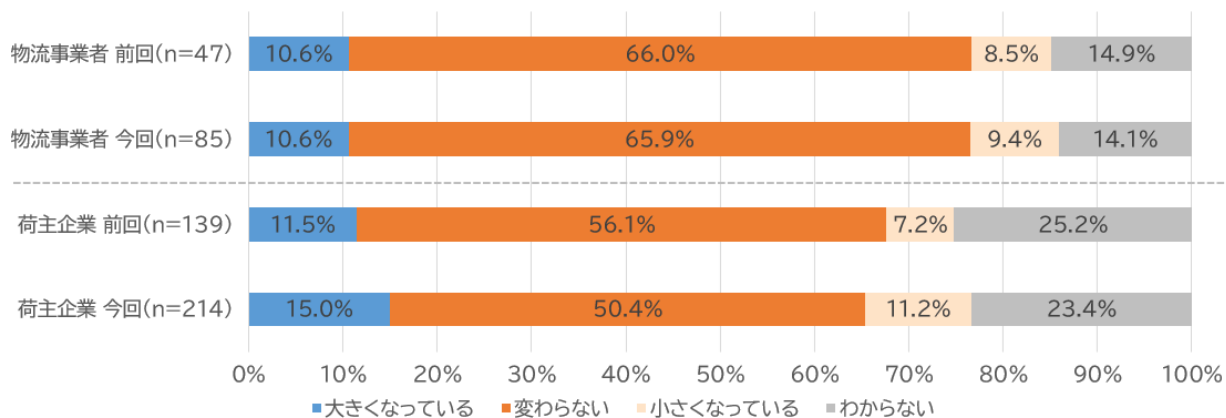
図表 2－3 4 営業用貨物自動車の到着地（荷物を降ろした場所）でのロード
ファクター見通し



図表 2－3 5 営業用貨物自動車の到着地（荷物を降ろした場所）でのロード
ファクター前回調査比較



図表 2－3 6 営業用貨物自動車の到着地（荷物を降ろした場所）でのロード
ファクター業種比較

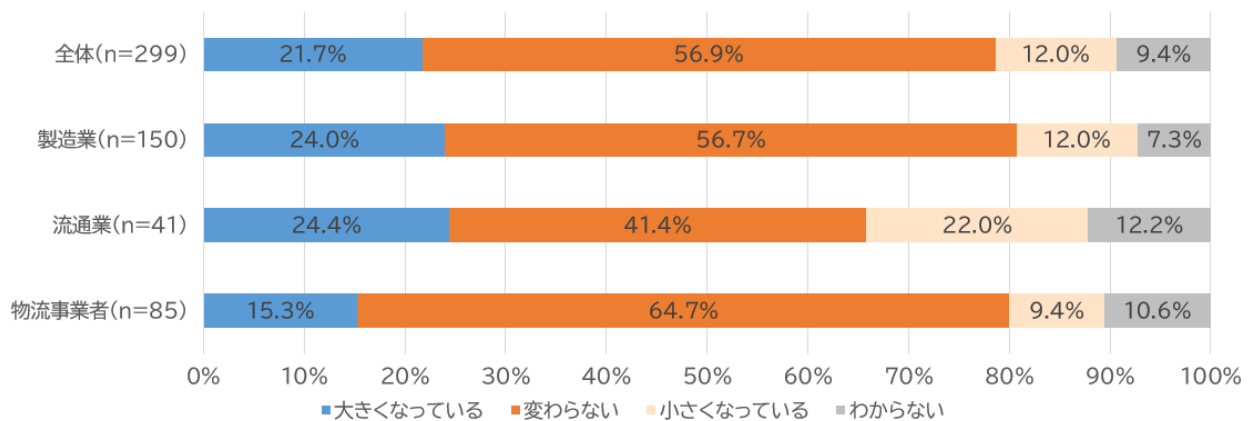


2025 年度、貴社全体で見て、貴社を出発する営業用貨物自動車の積載率（輸送重量／最大積載重量）は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－3 7）という質問では、自ら積載要件を決められる荷主側で 2 割強の改善が見られる一方、受動的な立場にある物流事業者では 15.3%に留まる。流通業では「小さくなっている（22.0%）」も突出している。

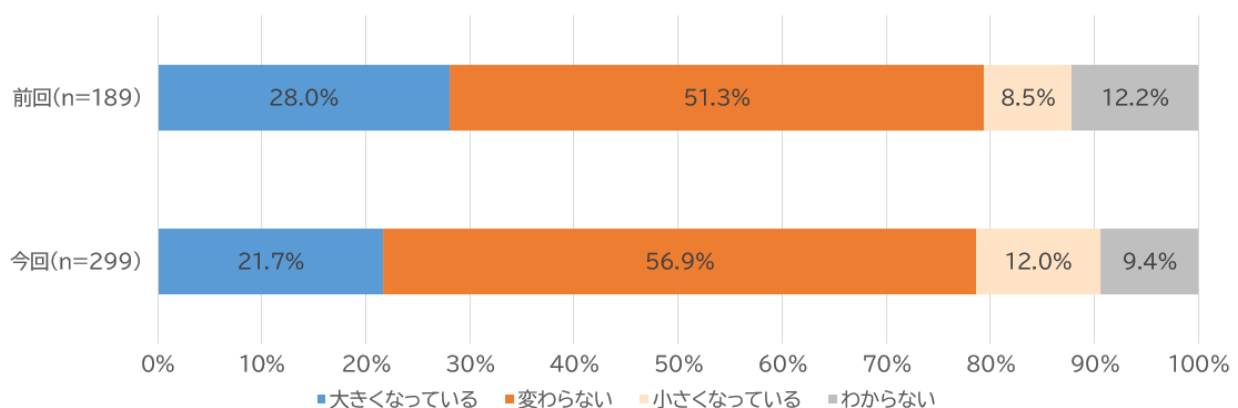
前回調査との比較では（図表 2－3 8）、「大きくなっている」は 28.0%から 21.7%へと減少している。一方で「小さくなっている」は 8.5%から 12.0%へと増加しており、積載率の改善において、発荷主・着荷主・物流事業者の連携体制が進んでいないことが窺える。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－3 9）では、物流事業者・荷主企業の双方で積載率が「大きくなっている」との回答が大幅に減少し、効率化はむしろ「後退」の兆しがある。

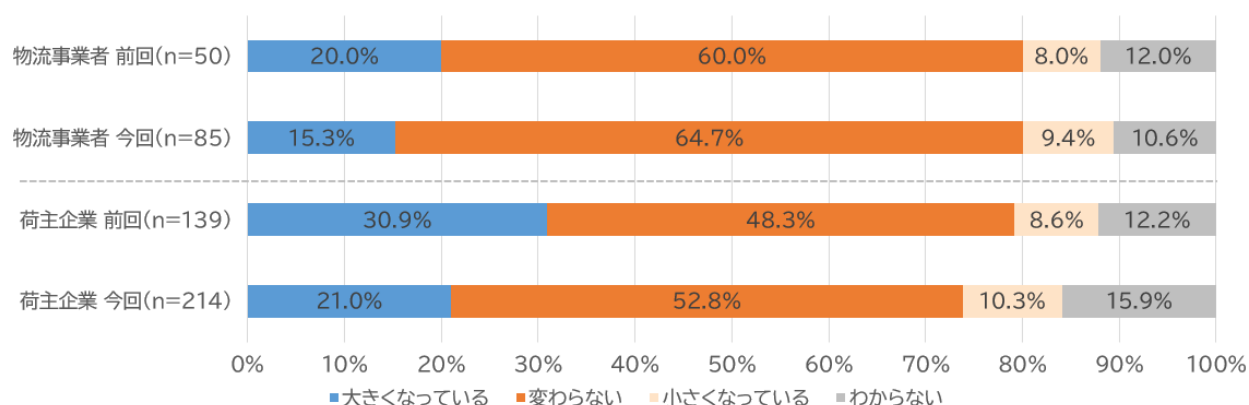
図表 2－3 7 出発する営業用貨物自動車の積載率見通し



図表 2－3 8 出発する営業用貨物自動車の積載率前回調査比較



図表 2－39 出発する営業用貨物自動車の積載率業種比較

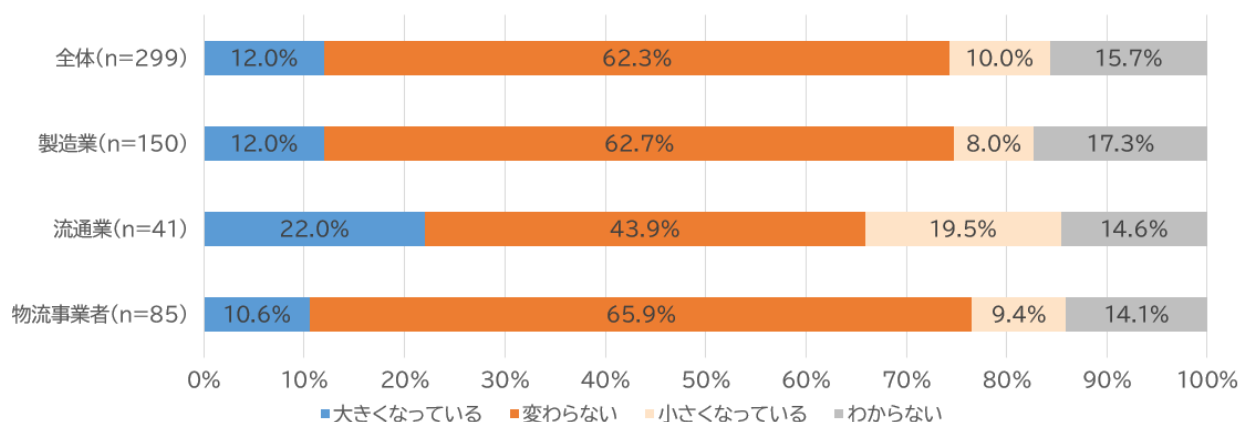


2025 年度、貴社全体で見て、貴社に到着する営業用貨物自動車の積載率（輸送重量／最大積載重量）は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－40）という質問では、「大きくなっている」は全体で 12.0%に留まり、出発時の 21.7%を下回っている。流通業では「大きくなっている」が 22.0%の一方で、「小さくなっている」が 19.5%と他の業種に比べると高い傾向にある。

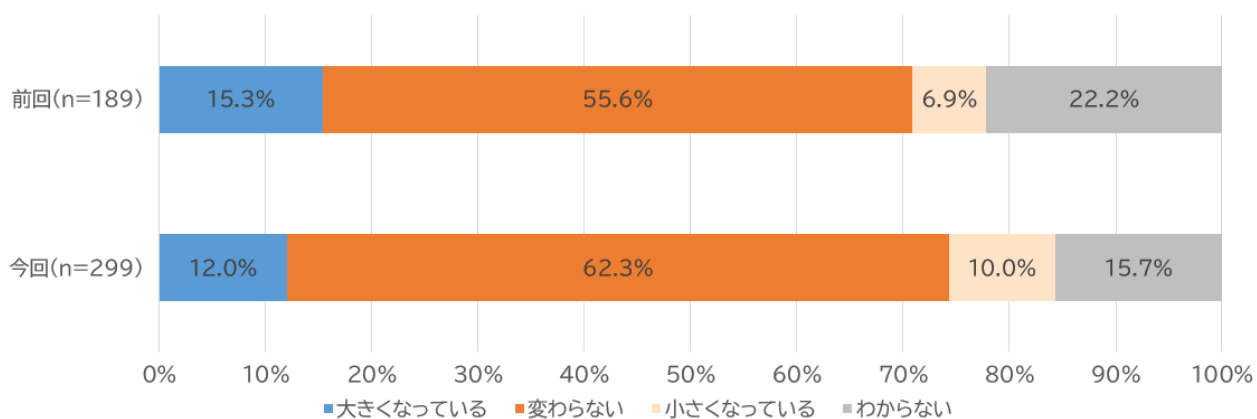
前回調査との比較では（図表 2－41）、「大きくなっている」の割合が 15.3%から 12.0%へと減少し、逆に「小さくなっている」は 6.9%から 10.0%へと増加している。着荷主も巻き込んだ荷主・物流事業者間の連携による需給バランス改善が求められる。

また荷主企業と物流事業者の比較（図表 2－42）では、「大きくなっている」の実感が、物流事業者（16.0%から 10.6%）、荷主企業（15.1%から 13.1%）共に低下している。対照的に「小さくなっている」も両者共に増加している。

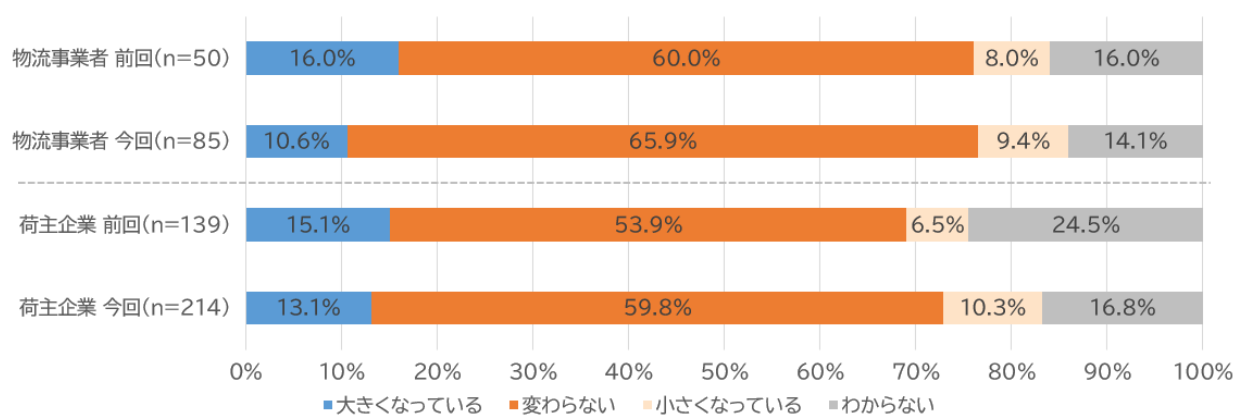
図表 2－40 到着する営業用貨物自動車の積載率見通し



図表 2－4 1 到着する営業用貨物自動車の積載率前回調査比較



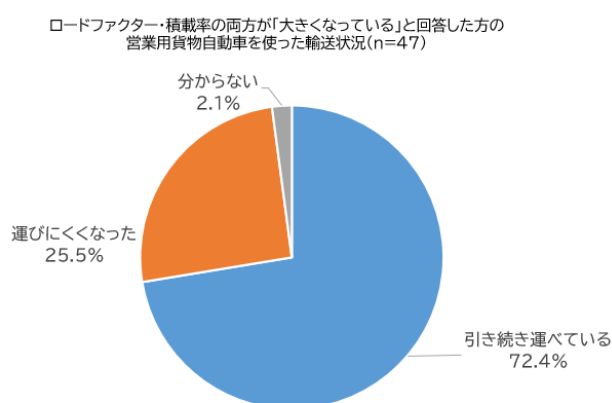
図表 2－4 2 到着する営業用貨物自動車の積載率業種比較



ロードファクターと積載率に関して、出発地におけるロードファクターが「大きくなっている」と回答した方で、積載率も「大きくなっている」と回答した方をクロス集計して分析したところ（図表２－４３）、出発地のロードファクターが「大きくなっている」と回答した方のうち 81.0%(前回調査は約 9 割)の方が積載率も「大きくなっている」と回答している。どちらも大きくなったと回答した 47 名のうち、72.4%（前回調査は約 7 割）は引き続き運べていると回答している。ロードファクターが物流の持続性を担保するうえで重要な指標となることを示している。

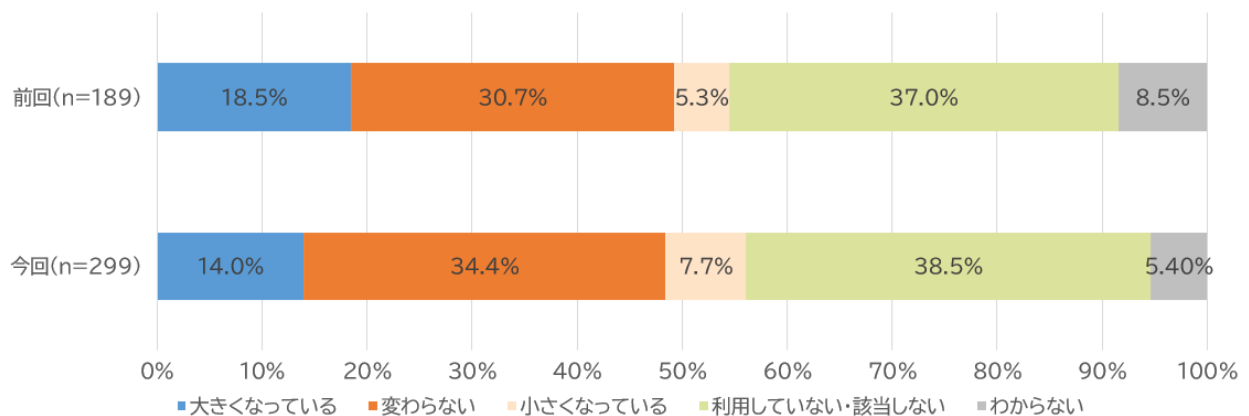
図表２－４３ 出発地におけるロードファクターが「大きくなっている」と回答した方で、積載率も「大きくなっている」と回答した方と輸送実態のクロス集計（n＝47）

	業種	サンプル数	割合
	全体	47	100.0%
製造業	食品(加工食品)	7	14.9%
	化学製品	5	10.6%
	その他製造業	4	8.5%
	食品(飲料・飼料)	2	4.3%
	機械器具	2	4.3%
	精密機械器具	2	4.3%
	輸送用機械器具	2	4.3%
	ガラス・土石・窯業・セメント	1	2.1%
	金属製品	1	2.1%
	電池・発電機	1	2.1%
流通業	卸売業・商社	5	10.6%
	小売業	3	6.4%
	その他流通業	1	2.1%
物流業	総合物流業	3	6.4%
	倉庫	2	4.3%
	3PL	2	4.3%
	陸上輸送	1	2.1%
	利用運送事業・物流管理業	1	2.1%
	特積運送事業	1	2.1%
	その他の物流業	1	2.1%



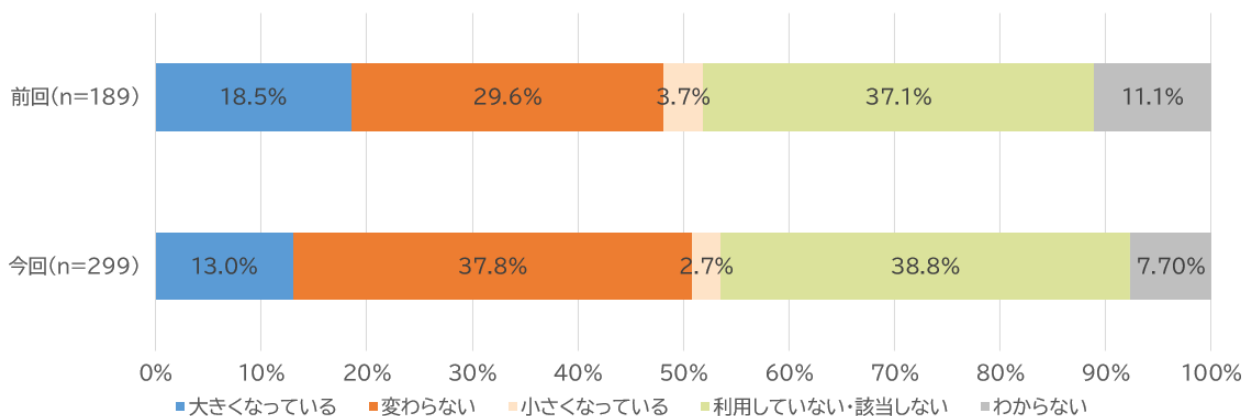
2025 年度、貴社の鉄道輸送量（トンベース）は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－4 4）という質問では、「大きくなっている」と回答した割合は減少し、「変わらない」・「小さくなっている」・「利用していない・該当しない」と回答した割合は増加している。

図表 2－4 4 鉄道輸送量（トンベース）見通し



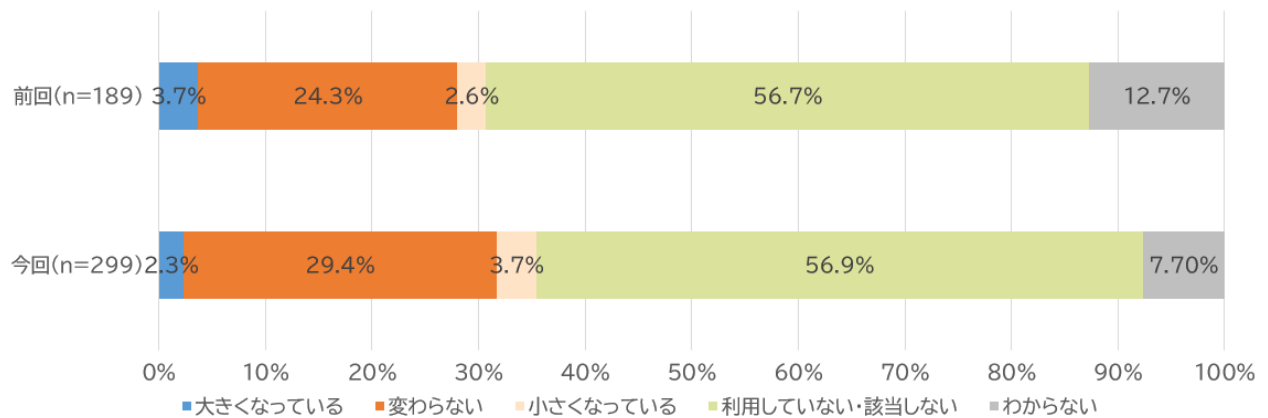
2025 年度、貴社の内航船舶輸送量（トンベース）は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－4 5）という質問では、「大きくなっている」・「小さくなっている」と回答した割合は減少し、「変わらない」・「利用していない・該当しない」と回答した割合は増加している。

図表 2－4 5 内航船舶輸送量（トンベース）見通し



2025 年度、貴社の国内航空貨物輸送量（トンベース）は 2024 年度（2024 年 4 月から 2025 年 3 月まで）と比べてどのように変化しましたか（図表 2－4 6）という質問では、「大きくなっている」と回答した割合は減少し、「変わらない」・「小さくなっている」・「利用していない・該当しない」と回答した割合は増加している。

図表 2－4 6 国内航空貨物輸送量（トンベース）見通し

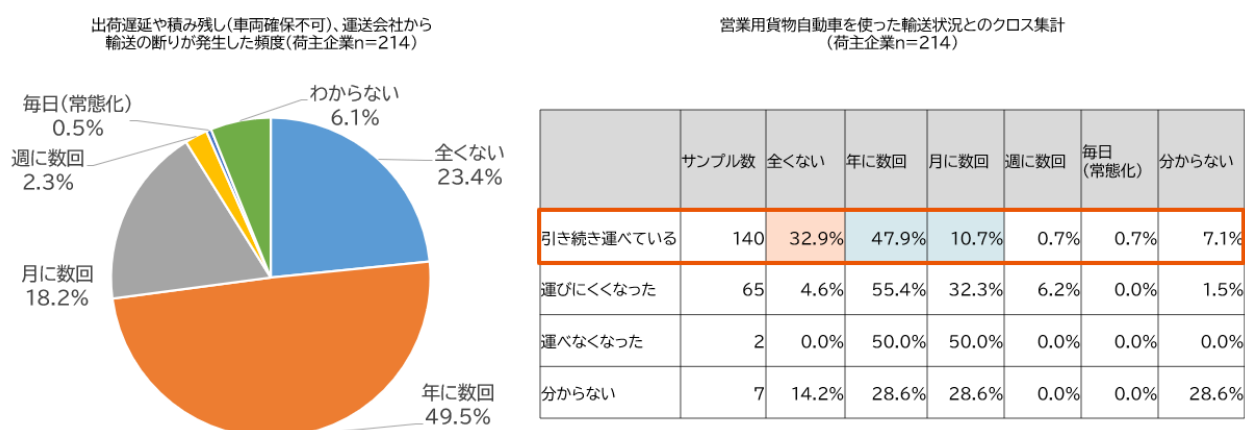


1) 物流切迫度の見える化

ここからは営業用貨物自動車を使った輸送状況のアンケート結果を別の視点と組み合わせることで切迫度の見える化をおこなっていく。

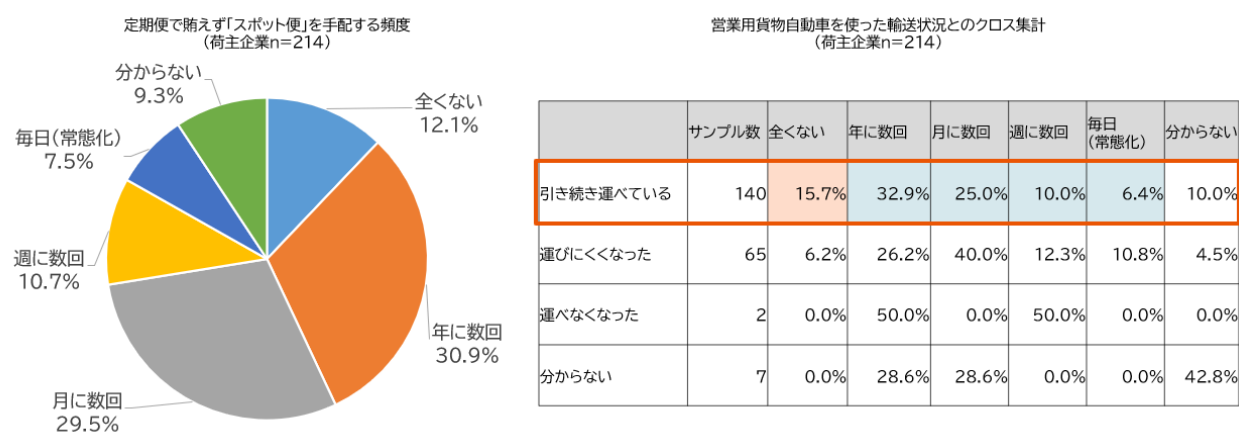
2025 年度、出荷遅延や積み残し（車両確保不可）、運送会社から輸送の断りが発生した頻度において、貴社の状況に最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－1）という質問では、出荷遅延や積み残し、輸送お断りが「全くない」との回答は 23.4%に留まり、「年に数回」の頻度は 49.5%に及んでいる。「引き続き運べている」との回答の裏で「年に数回」47.9%、「月に数回」10.7%で発生しており、引き続き運べている状況に対する基準が緩くなっていることが窺える。

図表 3－1 出荷遅延や積み残し（車両確保不可）、運送会社から輸送の断りが発生した頻度と営業用貨物自動車を使った輸送状況とのクロス集計
（荷主企業 n = 214）



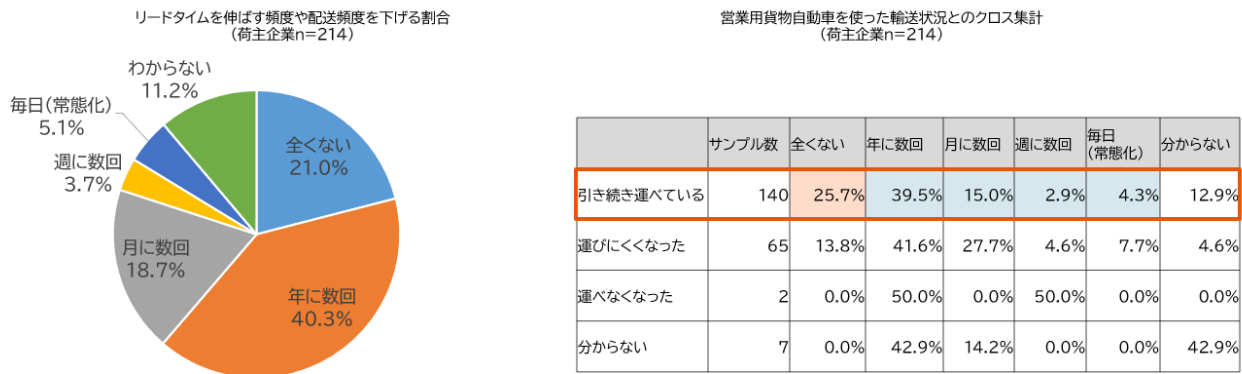
2025 年度、定期便で賄えず「スポット便」を手配する頻度において、貴社の状況に最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－2）という質問では、スポット便の手配が「全くない」との回答は 12.1%に留まり、「月に数回」以上の頻度での手配は 47.7%に及んでいる。「引き続き運べている」との回答の裏で、約 4 割が月単位以上のスポット手配に依存しており、低積載・非効率な配送により、物流全体の効率性を下げ、切迫度をさらに高める負の連鎖を招く恐れがある。

図表 3－2 定期便で賄えず「スポット便」を手配する頻度と営業用貨物自動車を使った輸送状況とのクロス集計（荷主企業 n＝214）



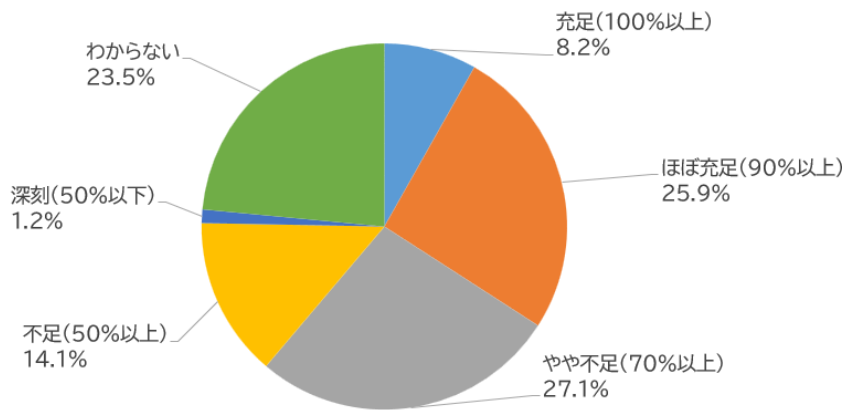
2025 年度、リードタイムを伸ばす頻度や配送頻度を下げる割合において、貴社の状況に最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－3）という質問では、7 割近い企業がリードタイムの延伸や配送頻度の抑制を余儀なくされている。「引き続き運べている」の回答の裏で、「年に数回」39.5%、「月に数回」以上は 22.2%発生しており、必ずしも荷主の希望通りの配送にはなっておらず、輸配送リソースに合わせてサービスレベル（納期・頻度）を落として対応していることが窺える。

図表 3－3 リードタイムを伸ばす頻度や配送頻度を下げる割合と営業用貨物自動車を使った輸送状況とのクロス集計（荷主企業 n＝214）



貴社の主要事業所における保有車両台数に対するドライバー充足率として最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－4）という質問では、ドライバー充足率が「充足」・「ほぼ充足」と回答した割合は 34.1%に留まり、42.4%が「やや不足」・「不足」・「深刻」と回答している。「わからない」が 23.5%を占め、自社リソース状況を把握できていないことは潜在的な不足層になり得る可能性がある。

図表 3－4 主要事業所における保有車両台数に対するドライバー充足率（物流事業者 n=85）



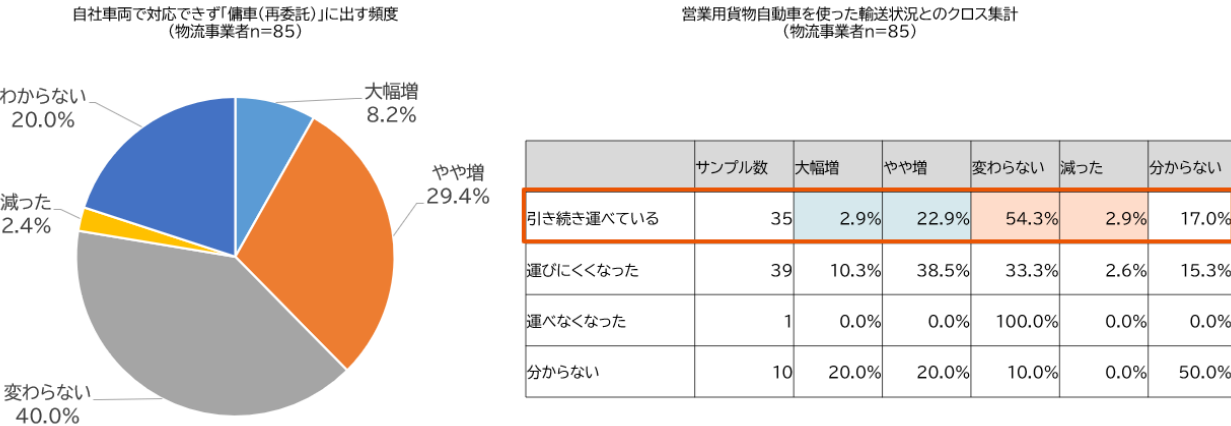
2025 年度、車両・人員不足を理由に輸送依頼をお断りした頻度において、貴社の状況に最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－5）という質問では、輸送依頼をお断りしたことがある回答者は 61.2%に達しており、荷主からの輸送依頼の選別が始まっている。「引き続き運んでいる」との回答の裏で、「年に数回」37.2%、「月に数回」以上は 20.0%で発生しており、主要顧客や条件に合う荷物を選別するなど、事業としての『運んでいる状態』を維持していることが窺える。

図表 3－5 車両・人員不足を理由に輸送依頼をお断りした頻度と営業用貨物自動車を使った輸送状況とのクロス集計（物流事業者 n=85）



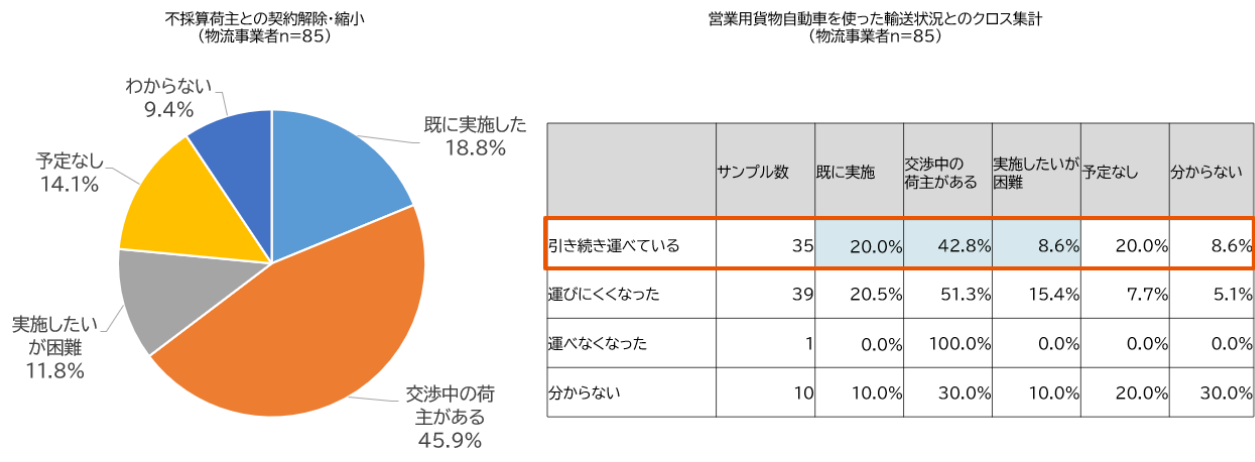
2025 年度、自社車両で対応できず「傭車（再委託）」に出す頻度において、貴社の状況に最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－6）という質問では、物流事業者の約 4 割が再委託を拡大しており、自社アセットだけでは荷主の要求に応えられない実態が窺える。「引き続き運んでいる」との回答の裏で、「大幅増」・「やや増」との回答は 25.8%に及び、外部リソース活用が増えている。

図表 3－6 自社車両で対応できず「傭車（再委託）」に出す頻度と営業用貨物自動車を使った輸送状況とのクロス集計（物流事業者 n=85）



2025 年度、貴社における不採算荷主との契約解除・縮小において最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 3－7）という質問では、物流事業者の 64.7%が不採算荷主との契約解除・縮小をすでに実施または具体的に交渉中と回答している。「引き続き運んでいる」との回答の裏で、すでに実施・交渉中の荷主があるが 62.8%に及び、物流リソースが切迫する中で採算性が悪い荷主は取引継続が危ぶまれる可能性がある。

図表 3－7 不採算荷主との契約解除・縮小と営業用貨物自動車を使った輸送状況とのクロス集計（物流事業者 n=85）

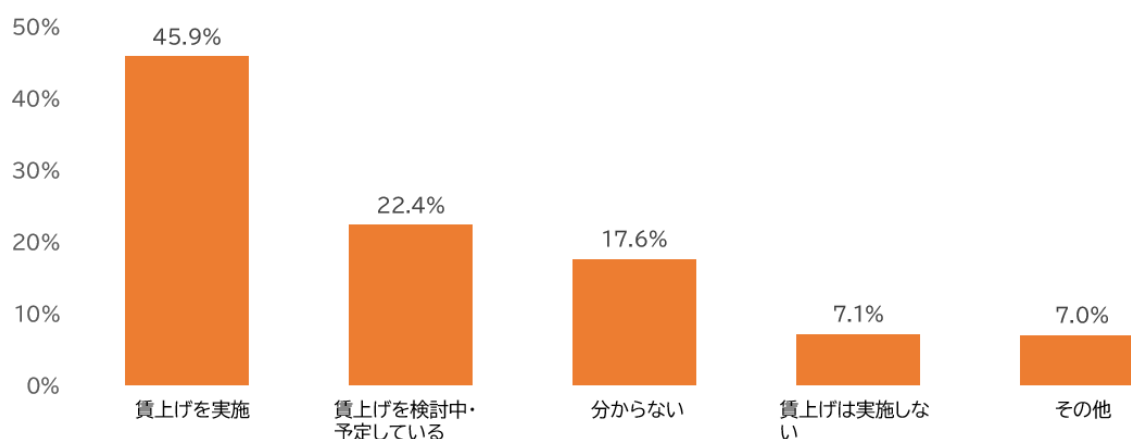


2) ドライバー管理者への賃上げ・サービスレベル実態調査

ここからはドライバー管理者への賃上げ・サービスレベル実態調査について説明していく。

2025 年度、貴社におけるドライバーの賃上げにおいて最も近いものを下記から1つ選択してください（図表4－1）という質問では、68.3%の物流事業者でドライバーの賃上げを実施もしくは検討・予定していると回答しており、賃上げは実施しないは7.1%、わからないは17.6%という回答結果。

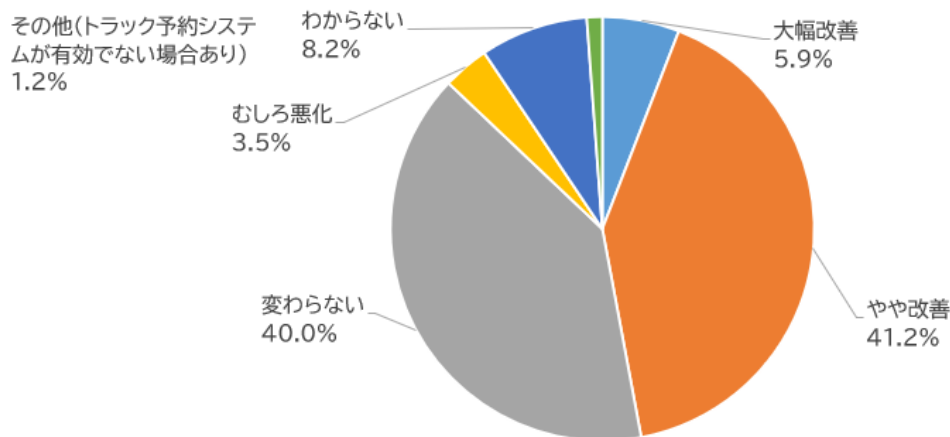
図表4－1 ドライバーの賃上げ状況（物流事業者 n=85）



2025 年度、荷主の拠点における「荷待ち時間」の状況として最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 4－2）という質問では、物流事業者の 5.9%が大幅改善、41.2%がやや改善、40.0%が変わらない、3.5%がむしろ悪化、8.2%がわからないという回答結果であった。

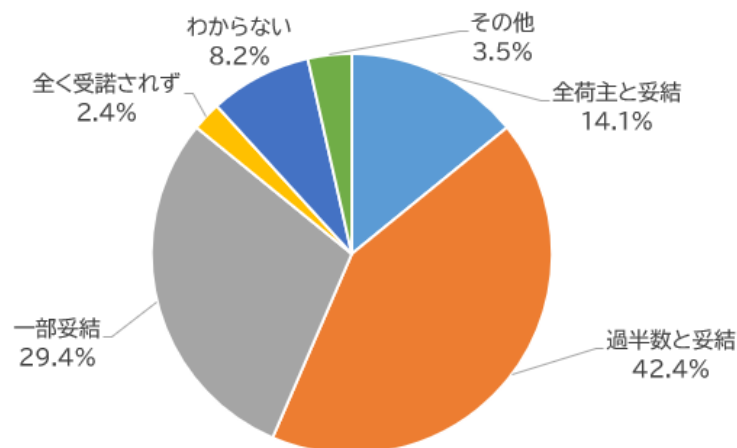
物流 2024 年問題の状況調査（前回調査との比較）の「荷待ち時間」の質問よりも改善しているという割合は高く出ている傾向にある。

図表 4－2 荷主の拠点における「荷待ち時間」の状況（物流事業者 n=85）



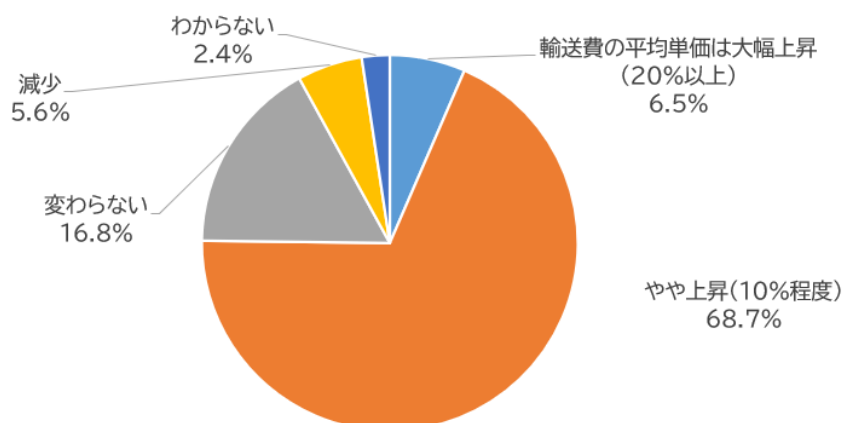
2025 年度、貴社における運賃改定において最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 4－3）という質問では、14.1%が全荷主と妥結、42.4%が過半数と妥結、29.4%が一部妥結、2.4%が全く受諾されず、8.2%がわからないと回答している。回答者の半数以上(56.5%)が過半数以上の取引先と運賃改定が妥結しているという回答結果となった。

図表 4－3 運賃改定の状況（物流事業者 n=85）



貴社における 2025 年度の輸送費は前年と比較してどう変化していますか（図表 4－4）という質問では、6.5%が輸送費の平均単価は大幅上昇（20%以上）、68.7%がやや上昇（10%程度）、16.8%が変わらない、5.6%が減少、2.3%がわからないという回答結果になった。

図表 4－4 2025 年度の輸送費の前年比較（荷主企業 n=214）

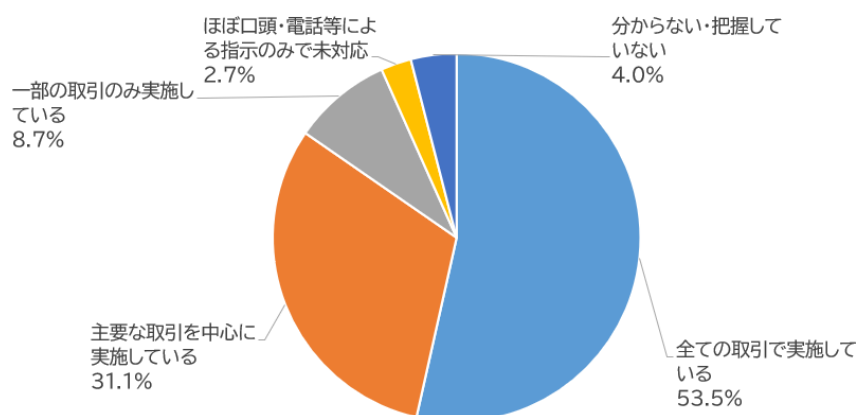


5) 法改正(物流効率化法、トラック新法、取適法)に関する意識調査

ここからは法改正（物流効率化法、トラック新法、取適法）に関する意識調査について説明していく。

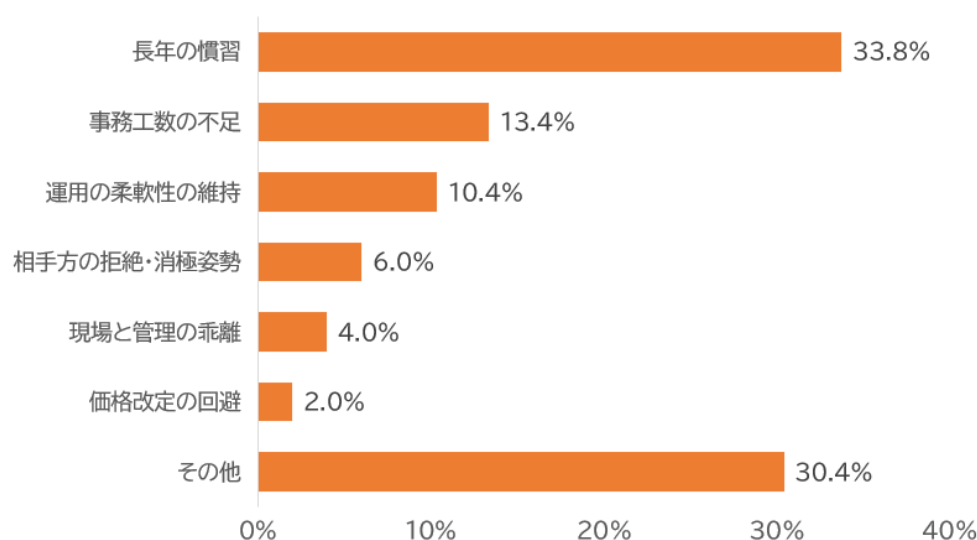
運送契約の書面化（書面交付）の実施状況として最も近いものを選択してください（図表5－1）という質問では、53.5%がすべての取引で実施している、31.1%が主要な取引を中心に実施している、8.7%が一部の取引のみ実施している、2.7%がほぼ口頭・電話等による指示のみで未対応、4.0%がわからない・把握していないと回答しており、「すべての取引で実施」、「主要な取引を中心に実施」を合わせると84.6%で運送契約の書面化を実施している。

図表5－1 運送契約の書面化（書面交付）の実施状況（n＝299）



運送契約の書面化が進まない・形骸化している最大の要因として最も近いものを選択してください（図表５－２）という質問では、主な運送契約の書面化が進まない・形骸化している要因は、33.8%が長年の慣習、13.4%が事務工数の不足、10.4%が運用の柔軟性の維持が主な要因となっている。

図表５－２ 運送契約の書面化が進まない・形骸化している最大の要因
(n = 299)



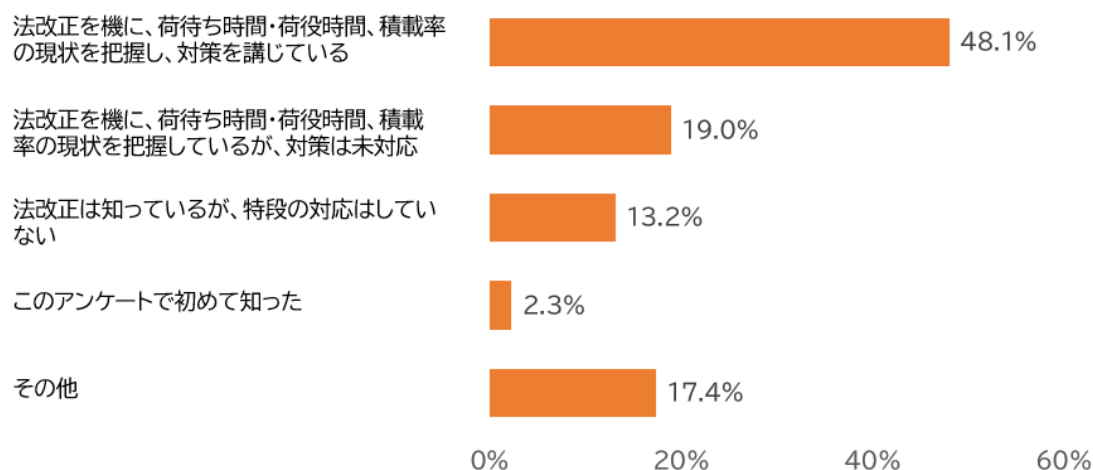
その他自由記述の抜粋としては、以下の通りのコメントが寄せられた。

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

- ・書面がないともし事故があった場合対応できないから書面化した。
- ・営業所管轄の部分が未締結。本社管理部管轄は完全締結。
- ・付帯作業などは、従来、輸送契約に内在されていたが、今回、分解して別契約に変更した。分解はヒアリングベースで実施したが、着荷主側の要望に基づき対応するケースもあるため、全てを包含しきれていない可能性がある。
- ・必要な契約は取り交わしているが、契約書更新の際に毎度印紙費用が発生しており、両社ともに負担が発生。

改正物流効率化法の施行を受けて、貴社内での「物流改善」に対する意識はどう変化しましたか（図表５－３）という質問では、約半数の回答者が荷待ち時間などの現状把握のうえ、対策を講じている。一方で、法改正は認知しながらも特段の対応を実施していない回答者が 13.2%存在している。

図表５－３ 改正物流効率化法の施行を受けた「物流改善」に対する意識変化
(n = 258)



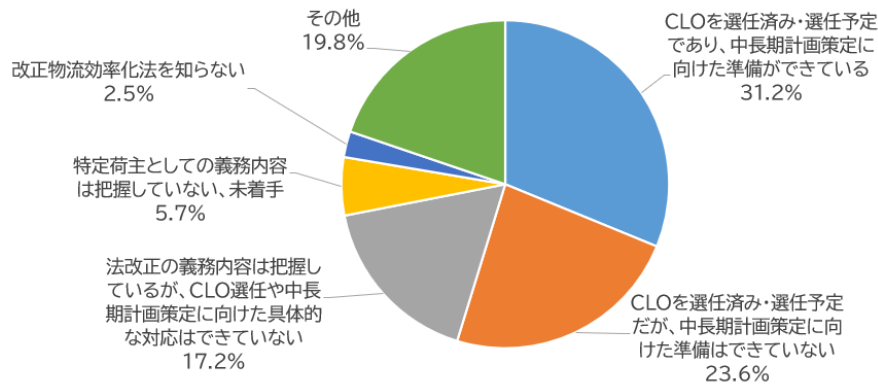
その他自由記述の抜粋としては、以下の通りのコメントが寄せられた。

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

- ・従前から貨物毎の荷役時間の把握に努め、生産性向上を図っている。
- ・既に対応済であった為、特に影響を受けずに、これまで通りの改善を進めている。
- ・改正物流効率化法の施行を受けての変化は特になく、持続可能なロジスティクス実現に向け、物流拠点再編を主に進めている。
- ・契約にない不随作業を一切お願いしないよう通達済み。
- ・現在対応検討中。
- ・対策は必要ないと判じている。

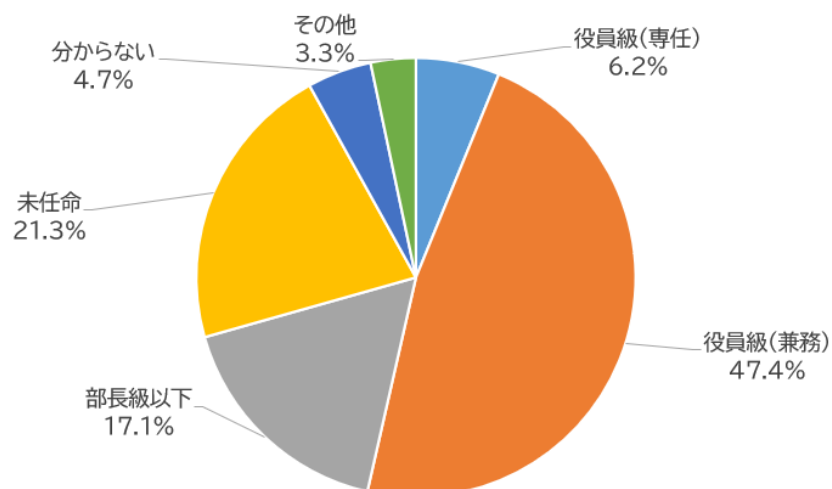
特定荷主・特定連鎖化事業者の方にお伺いします。改正物流効率化法で義務付けられた事項への、貴社の対応状況として最も近いものを下記から1つ選択してください（図表5－4）という質問では、31.2%が物流統括管理者（CLO）を選任済み・選任予定であり、中長期計画策定に向けた準備ができているが、約7割は中長期計画の準備ができていない状況にある。

図表5－4 改正物流効率化法で義務付けられた事項への対応状況
（有効回答 n = 157）



貴社における物流統括管理者（CLO）の職位に最も近いものを下記から1つ選択してください（図表5－5）という質問では、物流統括管理者（CLO）の職位としては役員級（兼務）が47.4%を占め、部長級以下17.1%で、役員級（専任）は6.2%となっている。

図表5－5 物流統括管理者（CLO）の職位（有効回答 n = 211）



改正物流効率化法の施行を受けて、荷主企業回答者の役職毎の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（図表５－６）においては、アンケート回答者では部長級が法改正を機に「対策を講じている」と回答した割合が最も高く、担当級・役員級が「特段対応していない」と回答した割合が最も高い。物流部門の責任者と現場担当・役員の間で取り組み意識にギャップが存在している可能性がある。

図表５－６ 回答者役職毎の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計
（荷主企業 回答者役職別 有効回答 n = 131）

役職	サンプル数	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握し、対策を講じている	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握しているが、対策は未対応。	法改正は知っているが、特段の対応はしていない	このアンケートで初めて知った
担当級	20	55.0%	15.0%	25.0%	5.0%
課長級	52	50.0%	30.8%	15.4%	3.8%
部長級	40	72.5%	12.5%	15.0%	0.0%
役員級	16	37.5%	37.5%	25.0%	0.0%
その他	3	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%

改正物流効率化法の施行を受けて、物流事業者回答者の役職毎の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（図表５－７）においては、荷主企業と比べ、物流事業者では回答者が役員級が法改正を機に「対策を講じている」と回答した割合が最も高い。一方で担当級では 42.8%が法改正は知っているが、特段の対応はしていないと回答している。

図表５－７ 回答者役職毎の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計
（物流事業者 回答者役職別 有効回答 n = 83）

役職	サンプル数	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握し、対策を講じている	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握しているが、対策は未対応。	法改正は知っているが、特段の対応はしていない	このアンケートで初めて知った
担当級	7	14.3%	28.6%	42.8%	14.3%
課長級	20	60.0%	20.0%	15.0%	5.0%
部長級	29	51.7%	31.0%	17.3%	0.0%
役員級	22	90.9%	9.1%	0.0%	0.0%
その他	5	60.0%	20.0%	0.0%	20.0%

改正物流効率化法の施行を受けて、荷主企業回答者の役職毎の物流統括管理者（CLO）選任・中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（図表５－８）においては、部長級が法改正対応の準備ができているという割合が最も高く、物流部門の責任者として法改正の重要性を最も強く認識している階層である。反面で担当級の 33.3%が義務内容を知りながら具体的な対応はできていないと回答している。役員級の 23.6%が未着手・知らないと回答しており、経営層からの法改正対応指示や組織変更が滞るリスクを示唆している。

図表５－８ 回答者の役職毎の物流統括管理者（CLO）選任・中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（荷主企業 回答者役職別 有効回答 n = 126）

役職	サンプル数	CLOを選任済み・選任予定であり、中長期計画策定に向けた準備ができている	CLOを選任済み・選任予定だが、中長期計画策定に向けた準備はできていない	法改正の義務内容は把握しているが、CLO選任や中長期計画策定に向けた具体的な対応はできていない	特定荷主としての義務内容は把握していない、未着手	改正物流効率化法を知らない
担当級	21	23.8%	23.8%	33.3%	14.3%	4.8%
課長級	44	41.0%	27.3%	22.7%	4.5%	4.5%
部長級	42	45.2%	38.1%	14.3%	2.4%	0.0%
役員級	17	29.4%	23.5%	23.5%	17.6%	6.0%
その他	2	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

改正物流効率化法の施行を受けて、物流統括管理者（CLO）選任済み・未選任での中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（図表５－９）においては、物流統括管理者（CLO）選任済みの 46.6%が中長期計画策定に向けた準備ができているが、33.0%は準備ができていないと回答している。

一方、物流統括管理者（CLO）未選任のうち、47.1%は義務内容を把握しているものの具体的な対応ができておらず、47.1%が義務内容も把握しておらず未着手と回答している。

図表５－９ 物流統括管理者（CLO）選任済み・未選任での中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（荷主企業 CLO 選任有無 有効回答 n = 120）

CLO選任状況	サンプル数	CLOを選任済み・選任予定であり、中長期計画策定に向けた準備ができている	CLOを選任済み・選任予定だが、中長期計画策定に向けた準備はできていない	法改正の義務内容は把握しているが、CLO選任や中長期計画策定に向けた具体的な対応はできていない	特定荷主としての義務内容は把握していない、未着手	改正物流効率化法を知らない
CLO選任済み	103	46.6%	33.0%	16.5%	1.0%	2.9%
CLO未選任	17	0.0%	0.0%	47.1%	47.1%	5.8%

改正物流効率化法の施行を受けて、物流統括管理者（CLO）の役職毎の中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（図表５－１０）においては、役員級（専任）の 54.5%が中長期計画策定の準備ができており、サンプル数が最も多い役員級（兼務）も 49.3%が準備ができていますと回答している。部長級以下は 35.4%が具体的な対応ができていないと回答している。また役員級（兼務）の 36.0%が中長期計画策定の準備ができていないことは懸念すべきポイントと考える。

図表５－１０ 物流統括管理者（CLO）の役職毎の中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（荷主企業 CLO 役職別 有効回答 n = 120）

CLOの役職	サンプル数	CLOを選任済み・選任予定であり、中長期計画策定に向けた準備ができています	CLOを選任済み・選任予定だが、中長期計画策定に向けた準備はできていない	法改正の義務内容は把握しているが、CLO選任や中長期計画策定に向けた具体的な対応はできていない	特定荷主としての義務内容は把握していない未着手	改正物流効率化法を知らない
役員級（専任）	11	54.5%	27.3%	9.1%	0.0%	9.1%
役員級（兼務）	75	49.3%	36.0%	13.3%	0.0%	1.4%
部長級以下	17	29.5%	23.5%	35.4%	5.8%	5.8%
未選任	17	0.0%	0.0%	47.1%	47.1%	5.8%

改正物流効率化法の施行を受けて、回答者の JILS 入会の有無での「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（図表５－１１）においては、JILS 会員企業の方が会員外企業に比べて「対策を講じている」と回答した割合が 9.3%多い。JILS 会員外企業の 29.1%が「特段対応していない」と回答しており、物流改善への意識の差が窺える。

図表５－１１ 回答者の JILS 入会の有無での「物流改善」に対する意識についてのクロス集計。（荷主企業 回答者 JILS 入会の有無別 有効回答 n = 131）

JILS入会の有無	サンプル数	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握し、対策を講じている	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握しているが、対策は未対応。	法改正は知っているが、特段の対応はしていない	このアンケートで初めて知った
JILS会員である	58	63.8%	29.3%	5.2%	1.7%
JILS会員になっていない	55	54.5%	12.7%	29.1%	3.7%
わからない	18	38.9%	38.9%	22.2%	0.0%

改正物流効率化法の施行を受けて、回答者の JILS 入会の有無での「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（図表 5－12）においては、JILS 会員企業の方が会員外企業に比べて「荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状把握」ができていていると回答した割合が多い。一方で JILS 会員外企業の 19.2%が「特段対応していない」と回答しており、物流改善への意識の差がある。

図表 5－12 回答者の JILS 入会の有無での「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（物流事業者 回答者 JILS 入会の有無別 有効回答 n = 83）

JILS入会の有無	サンプル数	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握し、対策を講じている	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握しているが、対策は未対応	法改正は知っているが、特段の対応はしていない	このアンケートで初めて知った
JILS会員である	43	67.4%	25.6%	7.0%	0.0%
JILS会員になっていない	26	65.4%	11.5%	19.2%	3.9%
わからない	14	35.7%	28.6%	21.4%	14.3%

改正物流効率化法の施行を受けて、荷主企業回答者の売上高別の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（図表 5－13）においては、売上規模 100 億円以上が 100 億円未満に比べると荷待ち時間などの現状を把握・対策実行をしている割合が高く、「特段の対応をおこなっていない」割合も低い。中小企業の物流効率化への取り組みは課題と考える。

図表 5－13 回答者の売上高別の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（荷主企業 回答者売上高別 有効回答 n = 131）

売上規模	サンプル数	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握し、対策を講じている	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握しているが、対策は未対応。	法改正は知っているが、特段の対応はしていない	このアンケートで初めて知った
10億円未満	5	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%
10億～50億円未満	12	25.0%	16.7%	58.3%	0.0%
50億～100億円未満	11	45.4%	18.2%	36.4%	0.0%
100億円以上	103	62.1%	25.2%	9.7%	3.0%

改正物流効率化法の施行を受けて、物流事業者回答者の売上高別の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（図表５－１４）においては、売上規模 100 億円以上が 100 億円未満に比べると荷待ち時間などの現状を把握・対策実行をしている割合が高い。100 億円未満では「対策は未対応」・「特段の対応をおこなっていない」割合が高く、中小企業における取り組みは課題と考える。

図表５－１４ 回答者の売上高別の「物流改善」に対する意識についてのクロス集計（物流事業者 回答者売上高別 有効回答 n = 83）

売上規模	サンプル数	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握し、対策を講じている	法改正を機に、荷待ち時間・荷役時間、積載率の現状を把握しているが、対策は未対応。	法改正は知っているが、特段の対応はしていない	このアンケートで初めて知った
10億円未満	21	52.3%	23.8%	14.2%	9.7%
10億～50億円未満	16	56.2%	25.0%	18.8%	0.0%
50億～100億円未満	9	44.4%	44.4%	11.2%	0.0%
100億円以上	37	73.0%	13.5%	10.8%	2.7%

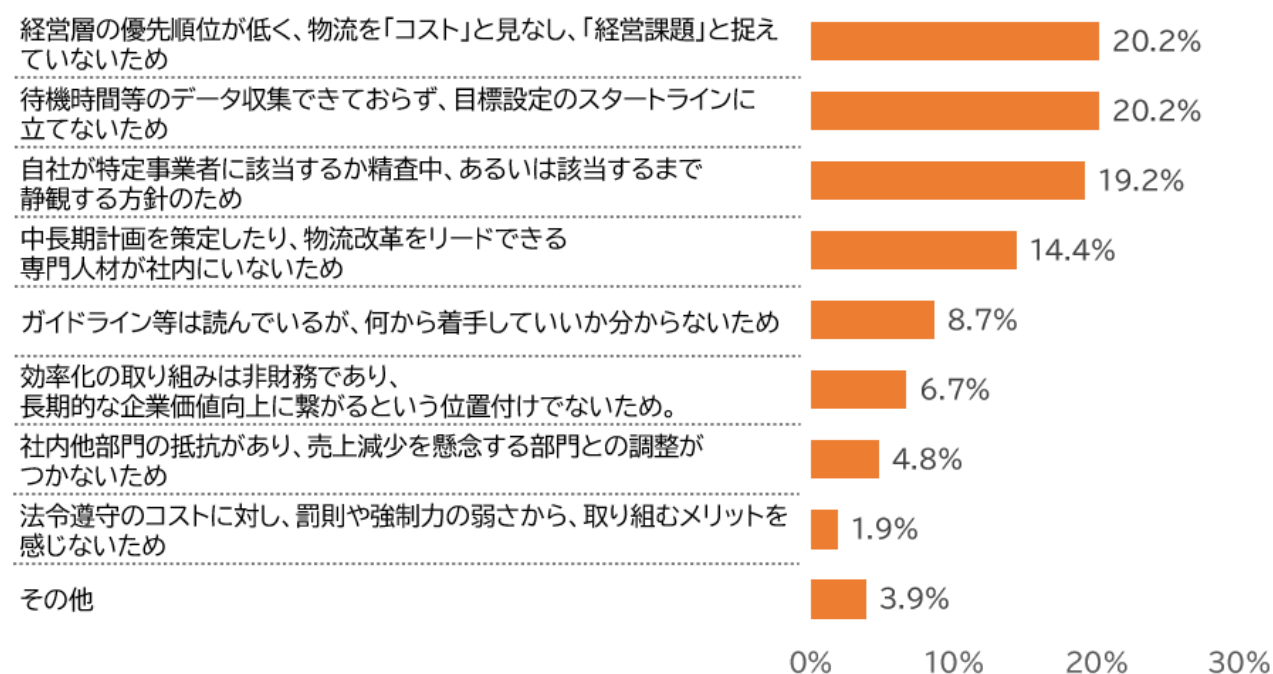
改正物流効率化法の施行を受けて、回答者の売上高別の物流統括管理者（CLO）選任・中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計（図表５－１５）においては、特定荷主の対象となる年間取扱量 9 万トンを超えるであろう売上規模感が大きく影響しているが、100 億円以上が物流統括管理者（CLO）選任・中長期計画策定に対応している割合が高い傾向がある。

図表５－１５ 回答者の売上高別の物流統括管理者（CLO）選任・中長期計画策定の対応状況についてのクロス集計
（荷主企業 回答者売上高別 有効回答 n = 126）

売上規模	サンプル数	CLOを選任済み・選任予定であり、中長期計画策定に向けた準備ができている	CLOを選任済み・選任予定だが、中長期計画策定に向けた準備はできていない	法改正の義務内容は把握しているが、CLO選任や中長期計画策定に向けた具体的な対応はできていない	特定荷主としての義務内容は把握していない	未着手	改正物流効率化法を知らない
10億円未満	4	0.0%	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%
10億～50億円未満	10	10.0%	10.0%	50.0%	30.0%	0.0%	0.0%
50億～100億円未満	6	16.7%	0.0%	50.0%	33.3%	0.0%	0.0%
100億円以上	106	44.4%	33.0%	17.0%	2.8%	2.8%	2.8%

「法改正は知っているが、特段の対応はしていない」と回答した方にお伺いします。法改正は認識していながら、具体的な対応をおこなっていない要因として最も近いものを下記から1つ選択してください（図表5－16）という質問では、20.2%が「経営層の優先順位が低く、物流を「コスト」と見なし、「経営課題」と捉えていないため」、20.2%が「待機時間等のデータ収集できておらず、目標設定のスタートラインに立てないため」、19.2%が「自社が特定事業者に該当するか精査中、あるいは該当するまで静観する方針のため」という回答が法改正を認識していながら具体的な対策をできていない主な要因として挙がっている。

図表5－16 法改正は認識していながら、具体的な対応をおこなっていない要因（有効回答 n = 104）



その他自由記述の抜粋としては、以下の通りのコメントが寄せられた。

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

- ・大項目・中項目などは定まっており現状を再確認して計画を落とし込む準備に入っている。
- ・2030年問題を視野に入れ取組事項を精査中。
- ・顧客の協力が必要となるが、まだ協力を取り付けるに至っていない。
- ・どれだけ対応しようとしても2時間以上かかる作業のため。

物流統括管理者（CL0）の職位と第一種/第二種荷主についてのクロス集計（図表５－１７）においては、特定第一種・特定第二種荷主ともにCL0の職位は役員級（兼務）の割合が最も多く、部長級以下を選任する割合は特定第一種荷主がやや高い結果となった。

図表５－１７ 物流統括管理者（CL0）の職位と第一種/第二種荷主についてのクロス集計（荷主企業 回答数 n = 150 ※MA）

第一種/第二種	サンプル数	役員級(専任)	役員級(兼務)	部長級以下	未任命	分からない
特定第一種荷主	97	6.2%	71.1%	13.4%	5.2%	4.1%
特定第二種荷主	53	7.5%	81.1%	7.5%	0.0%	3.9%

物流統括管理者（CL0）の職位と業種についてのクロス集計（図表５－１８）においては、CL0の職位は流通業の方が役員級（専任）・役員級（兼務）・部長級以下の割合がやや高く、製造業では未任命の割合が22.9%に及んでいる。製造業の方が流通業に比べると危機意識が乏しいことが窺える。

図表５－１８ 物流統括管理者（CL0）の職位と業種についてのクロス集計（荷主企業 回答者 n = 204）

業種	サンプル数	役員級(専任)	役員級(兼務)	部長級以下	未任命	分からない
製造業	144	6.3%	48.6%	16.0%	22.9%	6.2%
流通業	39	7.7%	53.9%	20.5%	17.9%	0.0%
その他	21	4.8%	42.8%	23.8%	23.8%	4.8%

物流統括管理者（CL0）の職位と製造業 業種についてのクロス集計（図表５－１９）においては、役員級（専任）は化学・医薬品が最も割合が高く、役員級（兼務）は食品が最も割合が高い。未任命は機械・電気機器が 30.6%と最も割合が高いという結果になった。

図表５－１９ 物流統括管理者（CL0）の職位と製造業 業種についてのクロス集計（荷主企業 回答者 n = 144）

業種	サンプル数	役員級（専任）	役員級（兼務）	部長級以下	未任命	分らない
食品	37	5.4%	62.2%	10.8%	21.6%	0.0%
素材・建材	24	4.2%	50.0%	16.7%	20.8%	8.3%
化学・医薬品	22	9.1%	45.4%	18.2%	18.2%	9.1%
機械・電気機器	36	8.3%	38.9%	16.7%	30.6%	5.5%
その他	25	4.0%	44.0%	20.0%	20.0%	12.0%

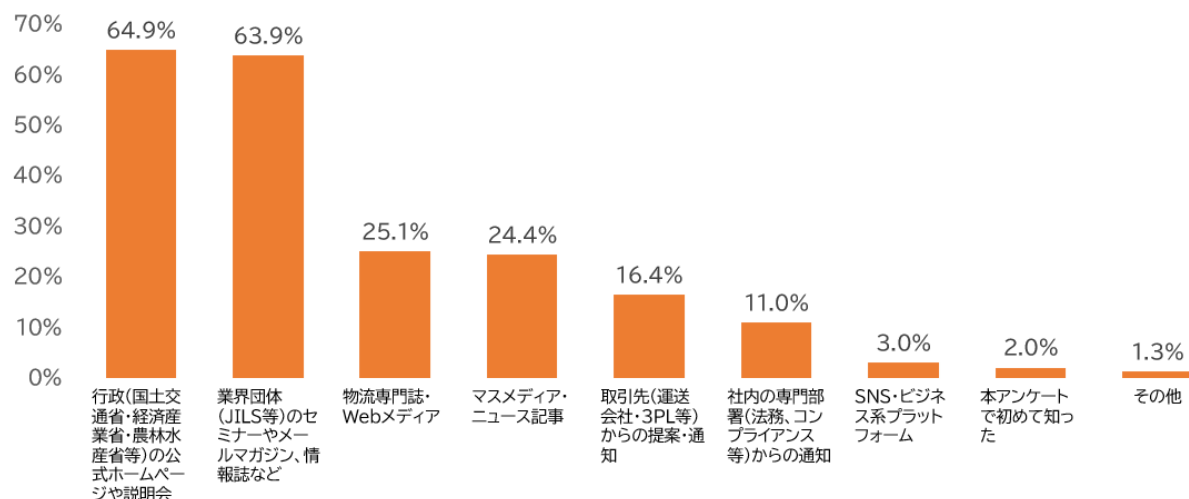
物流統括管理者（CL0）の職位と流通業 業種についてのクロス集計（図表５－２０）においては、流通業における CL0 の職位は小売業では役員級（兼務）の割合が高く、卸売業・商社では部長級以下が比較的高い。また卸売業・商社では未任命の割合が 30.4%に及ぶ。

図表５－２０ 物流統括管理者（CL0）の職位と流通業 業種についてのクロス集計（荷主企業 回答者 n = 39）

業種	サンプル数	役員級（専任）	役員級（兼務）	部長級以下	未任命	分らない
卸売業・商社	23	0.0%	47.9%	21.7%	30.4%	0.0%
小売業	11	9.1%	81.8%	9.1%	0.0%	0.0%
外食業	1	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
その他流通業	4	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%

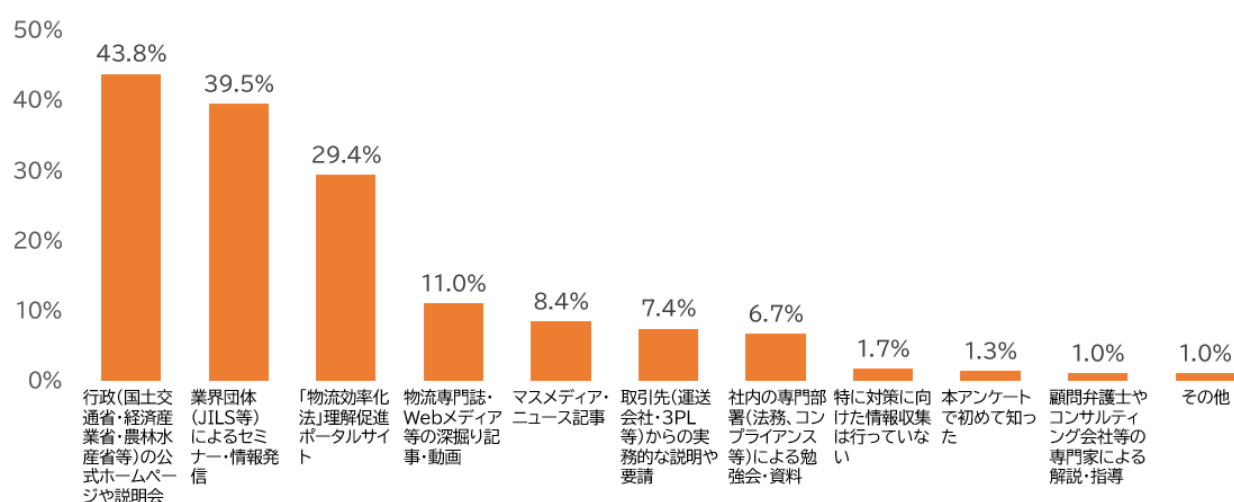
貴社は改正物流効率化法の施行をどのようなきっかけで知りましたか（図表5－21）という質問では、行政のホームページや説明会に次いで、業界団体（JILS など）のセミナー・情報発信からの認知が多数を占めている。

図表5－21 改正物流効率化法の施行の認知経路（有効回答数 634 ※MA）



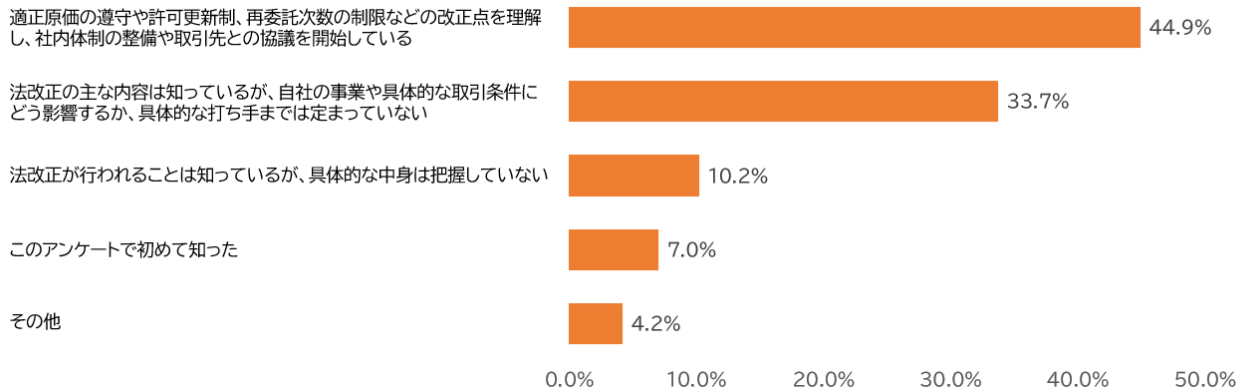
貴社は改正物流効率化法の具体的な義務内容や対応実務について、主にどこで理解を深めましたか（図表5－22）という質問では、認知経路と同様に、行政のホームページや説明会に次いで、業界団体（JILS など）のセミナー・情報発信での理解促進という回答が多数挙がった。

図表5－22 改正物流効率化法の具体的な義務内容や対応実務についての理解促進経路（有効回答数 452 ※MA）



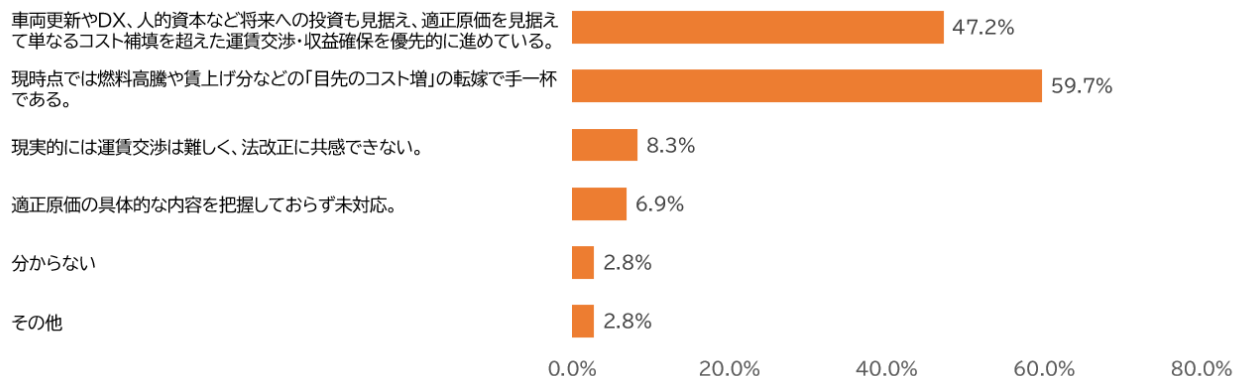
改正トラック新法について、貴社の状況に最も近いものを選択してください（図表５－２３）という質問では、トラック新法の改正点を理解し対応を開始している割合は 44.9%である一方で、法改正の内容は把握しながらも具体的な対応に着手できていない割合は 33.7%に及ぶ。

図表５－２３ 改正トラック新法についての対応状況(有効回答数 285)



改正トラック新法における改正点の１つである「適正原価の遵守」について、貴社の状況に当てはまるものを下記からすべて選択してください（図表５－２４）という質問では、59.7%が燃料高騰や賃上げ分などの「目先のコスト増」の転嫁で手一杯と回答している。一方で 47.2%が車両更新や DX、人的資本など将来を見据え、コスト補填を超えた運賃交渉・収益確保を進めている。

図表５－２４ 「適正原価の遵守」についての対応状況
(有効回答数 92 ※MA)



「適正原価の遵守」について、貴社のご意見があればお書きくださいという質問においては、自由記述の抜粋としては以下の通りのコメントが寄せられた。【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

【前向きなコメントの抜粋】

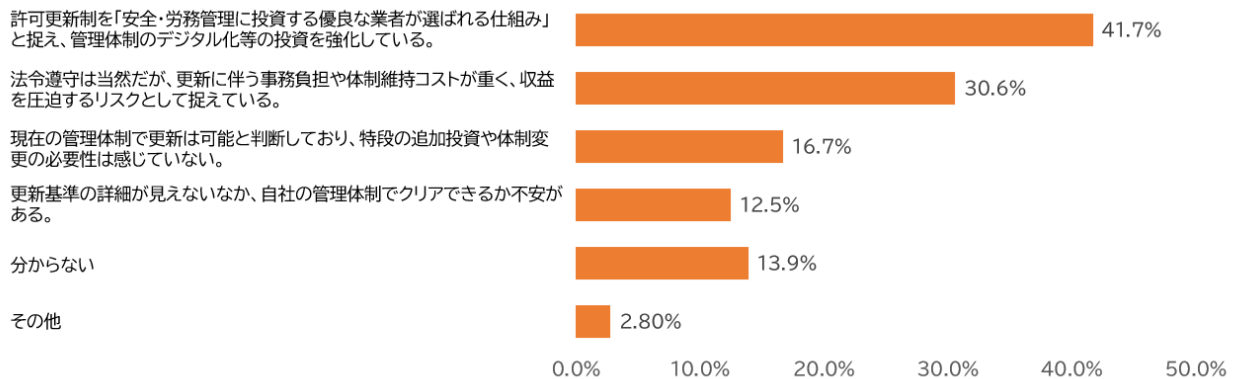
- ・各業界団体において、運ぶものの価格も違うため業界ごとに纏めるのはどうか。
- ・標準的運賃をベースであれば、順守の方向。
- ・適正原価設定はいいことだと思います。現行、標準的運賃の6割にも満たない状況です。特に当社は特積で1個いくらの個建運賃です。長い商慣習と、パワーバランスで顧客からの言い値でいままで対応してきました。個建と言っても、集荷費や積込、倉庫内仕訳など配送以外のコストも大きくかかっており、そのコストを適正に反映できていない、書面化もできていない状況にあります。今後、適正原価を定めることは良いことですが、積載効率向上のため個建運賃ニーズはますます高まることになると思います。個建運賃についても適正原価タリフをしっかりと作って頂くことが中小企業の生きる道かと思います。
- ・法律で決まっているという大義名分になる。
- ・荷主への話はしやすくなったと感じます。

【ご意見コメントの抜粋】

- ・もっと強制力を持たせて、下限運賃を定めないと結局は大手事業者が値下げ合戦を行ってしまい意味がないと思う。
- ・適正原価は各社様々となるのは明白だが多重構造を敷いてきた国の構造を破壊するにはいい機会だが荷主側への説明をもっと丁寧に理解させてもらう必要があると感じる。
- ・荷主への法的拘束力があれば交渉がより有利に進められると思われます。
- ・適正原価の早期開示とその後の荷主企業への周知徹底が必要。荷主企業も準備期間が必要かと。
- ・まずは適正原価の算出のガイドラインを提示してほしい。
- ・早く適正原価の基準を示してもらいたい（顧客への提示）。

改正トラック新法における改正点の1つである「許可更新制」について、貴社の状況に当てはまるものを下記からすべて選択してください（図表5－25）という質問では、41.7%が優良な事業者として選ばれるように管理体制の強化を図っている。一方で30.6%は更新に伴う事務負担や体制維持コストが収益圧迫のリスクと捉えている二極化になっていることが窺える。

図表5－25 「許可更新制」についての対応状況（有効回答数 85 ※MA）



「許可更新制」について、貴社のご意見があればお書きくださいという質問においては、自由記述の抜粋としては以下の通りのコメントが寄せられた。

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

【前向きなコメントの抜粋】

- ・ 許可制はいいことかと思います。安売り（ダンピング）や、社会保険未加入など、残業時間不正など法令順守できていない会社をたくさん見ます。（M&AでのDDなどで）不正する問題は、諸問題（運賃が安い・現金がないと会社が倒産するなど）あります。業界再編のため、まっとうに法令順守している企業に日の当たるようにしていくことが必要かと思います。商慣習含め、運送企業が増えすぎた問題があるかと思います。
- ・ 優良事業者は、更新年度を延長するような措置がほしい。
- ・ 速やかに導入し物流事業の健全化に寄与していただく必要を感じている。
- ・ 法令を遵守しない物流事業者を排除する為には良いと思う。

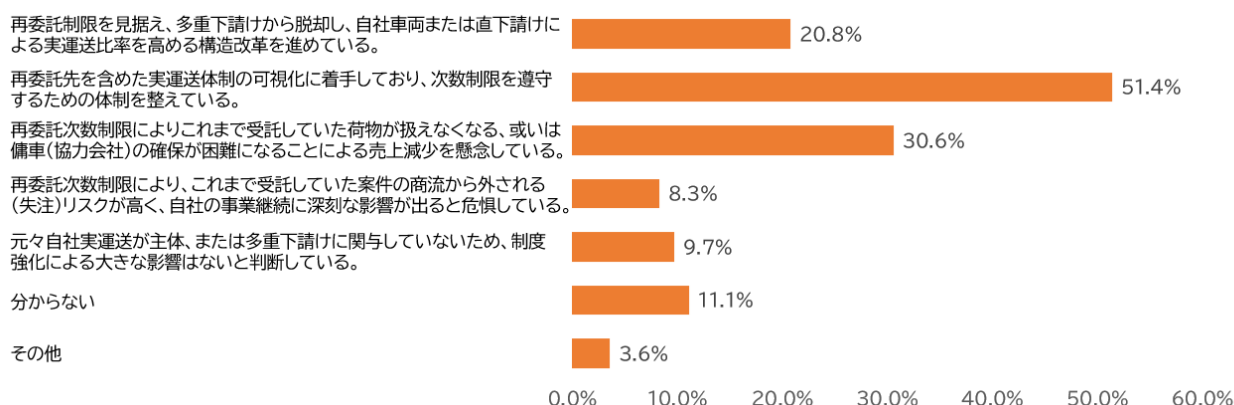
【ご意見コメントの抜粋】

- ・ 必要な事だとは思いますが、更新手続きの手間に不安がある。
- ・ 更新の条件を早く開示して戴きたい。
- ・ 末端の運送会社を淘汰するには効果的な反面、実輸送会社の減少を招く結果となると思います。

- ・これを機に廃業を決める運送会社が増える恐れ。
- ・運輸業界の実態として更新制にさえ対応出来ない小規模事業者が多数と考えられる。ある程度の数の業者が淘汰されることは間違いないと考えます。

改正トラック新法における改正点の1つである「再委託次数の制限」について、貴社の状況に当てはまるものを下記からすべて選択してください（図表5－26）という質問では、51.4%が次数制限を遵守するための体制を整えている。自社車両または直下請による対応を図っている方は20.8%に留まり、38.9%が売上減少や事業継続への影響を危惧している。

図表5－26 「再委託次数の制限」についての対応状況
（有効回答数 98 ※MA）



「再委託次数の制限」について、貴社のご意見があればお書きくださいという質問においては、自由記述の抜粋としては以下の通りのコメントが寄せられた。【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

【前向きなコメントの抜粋】

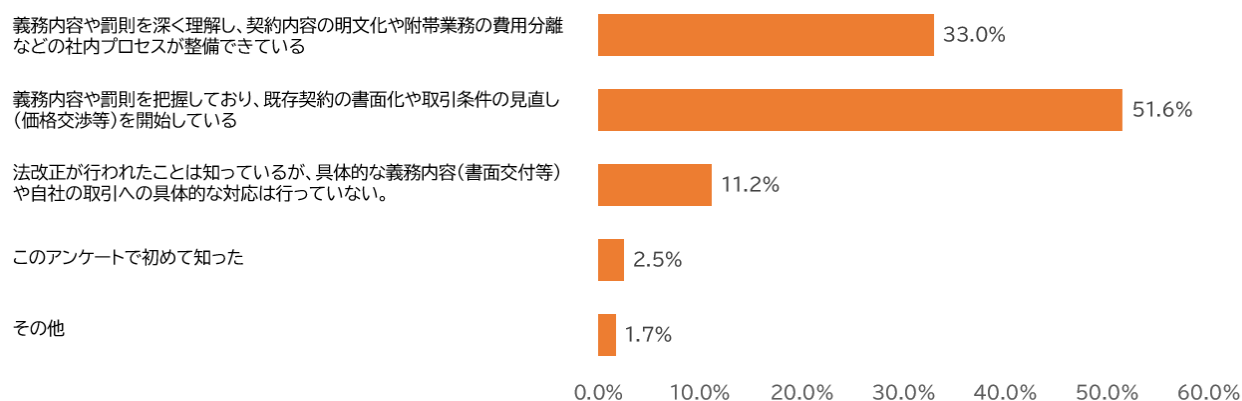
- ・ 必要な対策であると認識している。
- ・ 努力義務の範囲内と理解し、対応する方向
- ・ 多重構造の仕組み破壊はいいが、実輸送会社の減少は免れない。

【ご意見コメントの抜粋】

- ・ 閑散期・繁忙期の差が激しい中で自社車両を増やすことは難しく、繁忙期の車両手配が困難である。
- ・ 努力義務である二次までに輸送車両が見つかるか懸念され、協力業者の見直し等を行っている。
- ・ 利用運送事業者なので貨物が集中する時期の再委託時数の制限は厳しいと感じている。実荷主への運賃請求が積み上げ方式も転嫁不安がある。
- ・ 運ぶ必要のある貨物を目の前にして再委託次数を完全に守ることができるのか、荷主に対しどう説明するのか、法を守らない業者をどうするのか、など課題が非常に多いと考えます。
- ・ 委託次数の基準（数え方のスタート地点）が分からない部分がある。
- ・ 努力義務ということでどこまで達成できるか（物流業界として）。

取適法（旧下請法）について、貴社の状況に最も近いものを下記から1つ選択してください（図表5－27）という質問では、約半数の51.6%が既存契約の書面化や取引条件の見直しを開始しており、さらに33.0%が社内プロセスの整備ができていると回答している。11.2%が法改正を知らながら具体的な対応をおこなっていないと回答している。

図表5－27 取適法（旧下請法）についての対応状況（有効回答数 285）



6) 物流危機レベル

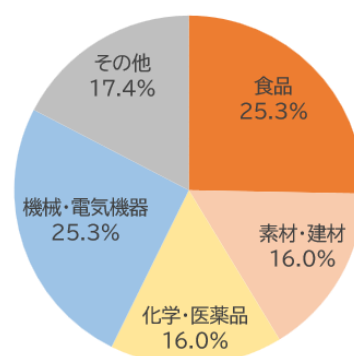
ここからは物流危機レベルについて説明していく。

製造業の業種別の分析をするにあたり、商品群毎にサンプル数を集約すべくカテゴリを「食品」、「化学・医薬品」、「素材・建材」、「機械・電気機器」、「その他」に分類する。(図表6-1)

図表6-1 製造業の商品別分類 (n=150)

カテゴリ	商品群詳細	サンプル数
食品	食品(農産・水産)	4
	食品(加工)	21
	食品(飲料・飼料)	11
	食品(その他)	2
素材・建材	繊維・衣服	0
	紙・パルプ	4
	ガラス・土石・窯業・セメント	6
	鉄鋼・非鉄金属	5
	金属製品	6
	建材	3
化学・医薬品	化学製品	24
	医薬品	0
機械・電気機器	機械器具	9
	電気機械器具	6
	輸送用機械器具	6
	自動車	6
	精密機械器具	9
	電池・発電機	2
その他	日用品	3
	その他製造業	23

商品カテゴリ別内訳



製造業の業種別の営業用貨物自動車を使った輸送の前回(2024年度 n=102)と今回(2025年度 n=150)の比較(図表6-2)においては、食品、素材・建材は前回調査から改善傾向にあり、化学・医薬品、機械・電気機器・その他は前回調査からやや悪化傾向にある。

図表6-2 製造業 業種別の営業用貨物自動車を使った輸送の前回(2024年度 n=102)と今回(2025年度 n=150)の比較

業種	調査時期	サンプル数	引き続き運べている	運びにくくなった	運べなくなった	分からない
食品	前回	30	46.7%	50.0%	3.3%	0.0%
	今回	38	57.9%	42.1%	0.0%	0.0%
素材・建材	前回	9	55.6%	44.4%	0.0%	0.0%
	今回	24	83.3%	12.5%	4.2%	0.0%
化学・医薬品	前回	20	65.0%	35.0%	0.0%	0.0%
	今回	24	54.2%	41.7%	0.0%	4.1%
機械・電気機器	前回	30	80.0%	16.7%	0.0%	3.3%
	今回	38	78.9%	21.1%	0.0%	0.0%
その他	前回	13	69.2%	23.1%	0.0%	7.7%
	今回	26	46.2%	46.2%	0.0%	7.6%

製造業の業種別の営業用貨物自動車を使った輸送の前回（2024 年度 n=102）と今回（2025 年度 n=150）の比較（図表 6－3）においては、地域内の輸送では北海道、東北、四国、九州は運びにくくなったまたは運べなくなった状況が顕在化し始めている。

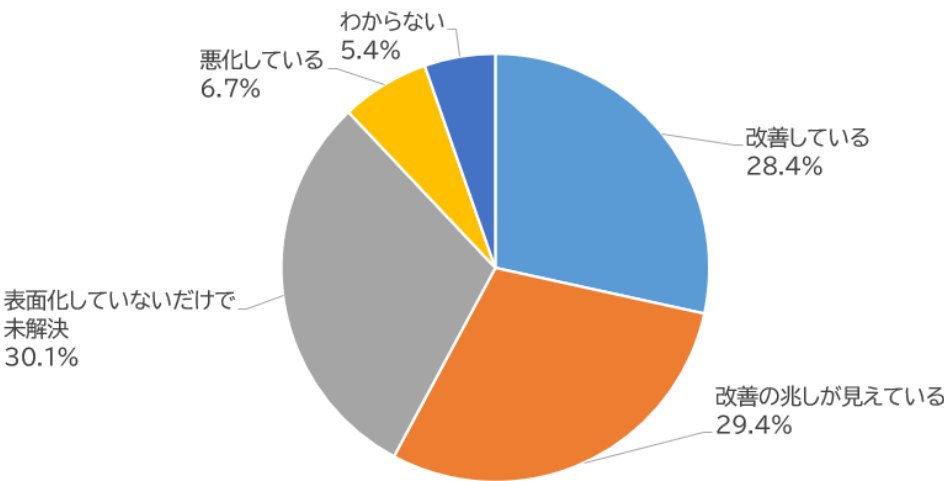
図表 6－3 荷主企業 営業用貨物自動車を使った【地域内】の荷物が運びにくくなったまたは運べなくなった地域の前回（2024 年度 n＝23）と今回（2025 年度 n＝81）の比較

業種	調査時期	サンプル数	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	分からない
食品	前回	18	0.0%	0.0%	50.0%	11.1%	11.1%	16.6%	0.0%	5.6%	0.0%	5.6%
	今回	27	14.8%	33.3%	3.7%	7.4%	3.7%	7.4%	7.4%	0.0%	7.4%	14.6%
素材・建材	前回	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	今回	9	22.2%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	11.1%	22.2%	22.2%	0.0%
化学品	前回	7	0.0%	0.0%	57.1%	14.3%	14.3%	42.9%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	今回	17	0.0%	11.8%	5.9%	17.6%	0.0%	17.6%	0.0%	0.0%	17.6%	29.5%
機械・電気機器	前回	5	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%
	今回	15	0.0%	20.0%	20.0%	6.7%	13.3%	0.0%	6.7%	0.0%	20.0%	13.3%
その他	前回	4	0.0%	0.0%	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	今回	13	7.7%	23.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	7.7%	0.0%	46.2%	7.7%

※前回調査は複数回答、今回調査は単一回答

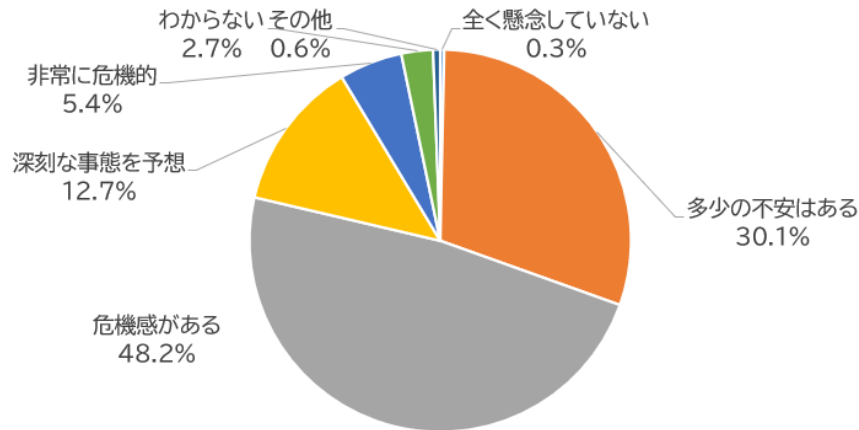
「物流 2024 年問題」はこの 1 年で「改善」に向かっていますか（図表 6－4）という質問では、「物流 2024 年問題」が「改善」もしくは「改善の兆し」と回答した回答者は 57.8%に及び、悪化していると答えた回答者は 6.7%に留まる。一方で、表面化していないだけで未解決と回答した回答者が 30.1%存在している。

図表 6－4 「物流 2024 年問題」はこの 1 年で改善状況（n＝299）



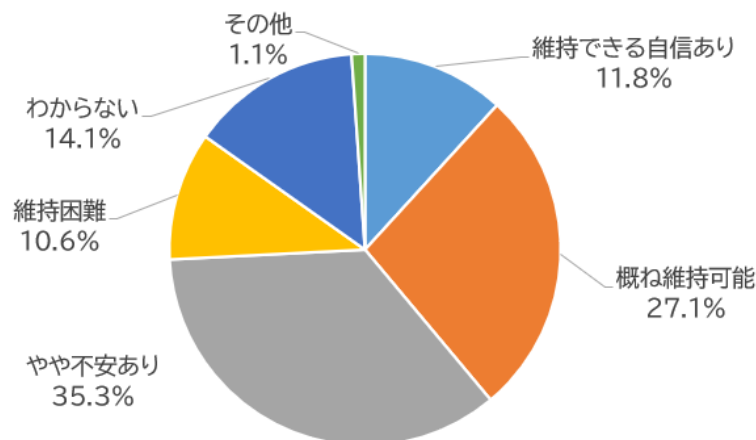
2030 年に向けて、物流に対する危機意識として最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 6－5）という質問では、2030 年に向けては、96.4%の回答者が危機感を抱いている。全く懸念していないとの回答はわずか 0.3%で今後の物流動向には危機感を持っていることが窺える。

図表 6－5 2030 年に向けて物流に対する危機意識（n＝299）



5 年後、現在の運行エリア（長距離含む）の運行を維持できるかどうかに関して、最も近いものを下記から選択してください（図表 6－6）という質問では、38.9%が維持可能と回答している一方で、45.9%が不安もしくは維持困難と回答しており、2030 年に向けて現在の運行を維持できない可能性を危惧していることが窺える。

図表 6－6 5 年後、現在の運行エリア（長距離含む）の運行を維持できるかの意識調査（物流事業者 n＝85）

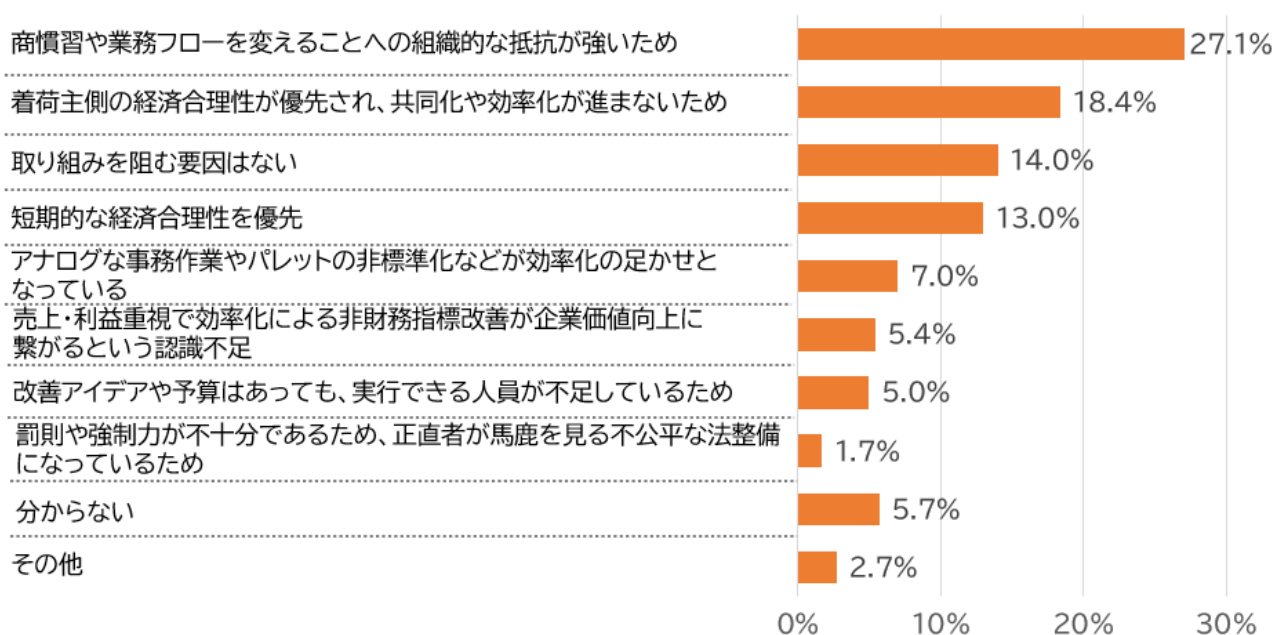


7) 法令遵守におけるボトルネック要因

ここからは法令遵守におけるボトルネック要因を説明していく。

物流効率化や法令遵守（改正物流効率化法、トラック新法、取適法）を推進する上で、貴社の取り組みを阻む「最大の要因」として最も近いものを下記から1つ選択してください（図表7－1）という質問では、27.1%が「商慣習や業務フローを変えることへの組織的な抵抗が強いため」、18.4%が「着荷主側の経済合理性が優先され、共同化や効率化が進まないため」、13.0%が「短期的な経済合理性を優先」と回答している。

図表7－1 物流効率化や法令遵守におけるボトルネック要因（n＝299）



その他自由記述の抜粋としては、以下の通りのコメントが寄せられた。

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

- ・製造、生管、物流の組織間連携が弱く、物流課題を全社横断的な課題として捉える意識が薄いため。
- ・荷役時間短縮のためにはパレットでの輸配送が必要だが、パレット化により積載率低下、車両台数の増加をするトレードオフの関係があり、対応に苦慮している。
- ・路線便の値上げ交渉に荷主企業として対応しているが、運送費上昇に伴い顧客に値上げ交渉をしても、運送費は荷主企業のサービス費用だと購買窓口に言われて売価転嫁できないのが最大の要因。着荷主が指定時間に納品してもすぐに受け取らないため待機費用が発生しても着荷主は費用を支払わないこ

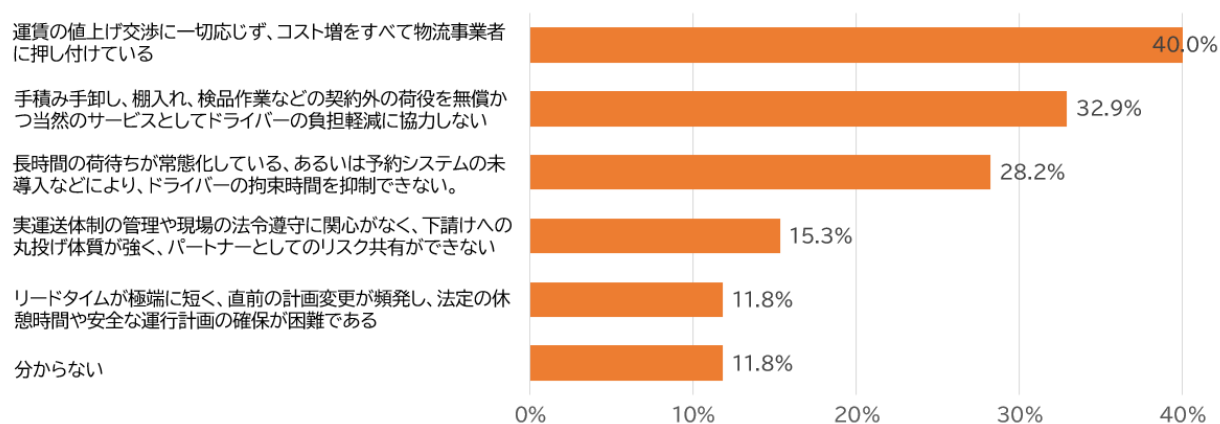
とも最大の要因。発荷主企業の営業利益が減り一人負けの状態。この費用も発荷主が支払っている。

8) 改善が求められる荷主の特徴

ここからは改善が求められる荷主の特徴を説明していく。

今後予想される深刻なドライバー不足の中で、物流事業者から「取引を敬遠される（または撤退の対象となる）荷主」の特徴として当てはまるものを下記からすべて選択してください（図表8－1）という質問では、「運賃交渉に応じない」、「契約外の荷役作業の要求」、「長時間の荷待ち時間」が取引を敬遠される（撤退の対象となる）荷主の特徴として挙げられている。

図表8－1 物流事業者から「取引を敬遠される（または撤退の対象となる）荷主」の特徴（物流事業者 有効回答数 120 ※MA）



物流事業者から「取引を敬遠される（または撤退の対象となる）荷主」の特徴として、JILS入会の有無でクロス集計（図表８－２）においては、JILS 会員外企業は「運賃値上げ交渉に応じない」が 41.2%と最も高く、JILS 会員企業は「荷待ち時間」と「荷役作業」の改善を重視しており、JILS 会員企業の方がより「物流の改善」への意識が高いことが窺える。

図表 8－2 物流事業者から「取引を敬遠される（または撤退の対象となる）荷主」の特徴として、JILS 会員の有無でクロス集計
（物流事業者 JILS 入会の有無 有効回答数 120 ※MA）

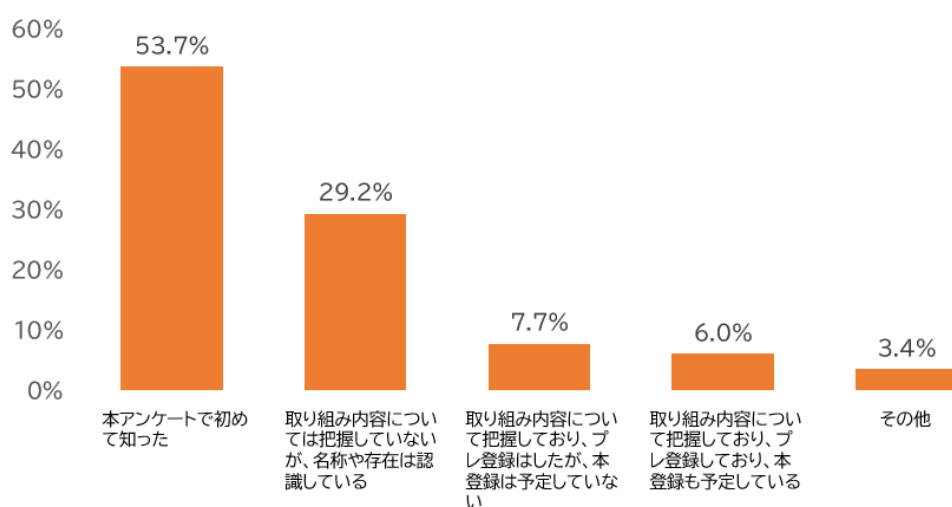
JILS入会の有無	サンプル数	長時間の荷待ちが常態化、あるいは予約システム未導入などにより、ドライバーの拘束時間を抑制できない	運賃の値上げ交渉に一切応じず、コスト増をすべて物流事業者に押し付けている	手積み手卸し、検品作業などの契約外の荷役を無償かつ当然のサービスとし、ドライバーの負担軽減に協力しない	リードタイムが短く、直前の計画変更が頻発し、法定の休憩時間や安全な運行計画の確保が困難	実運送体制の管理や法令遵守に関心がなく、下請けへの丸投げ体質が強く、パートナーとしてのリスク共有ができない	わからない
JILS会員である	52	30.8%	32.7%	30.8%	11.5%	11.5%	5.8%
JILS会員になっていない	34	23.5%	41.2%	23.5%	8.8%	11.8%	11.8%
わからない	11	0.0%	36.4%	36.4%	9.1%	27.3%	27.3%

9) その他

ここから最後に JILS の取り組み説明やアンケート回答者からの声を紹介する。

J-CLOP (JILS CLO Partnership / 物流統括管理者連携推進会議) についてご存じですか (図表 9-1) という質問では、42.9%の回答者が J-CLOP の名称を認識している。13.7%の回答者は取り組み内容についても把握しており、関心が高いことが窺える。

図表 9-1 J-CLOP の認知度 (有効回答数 n = 298)



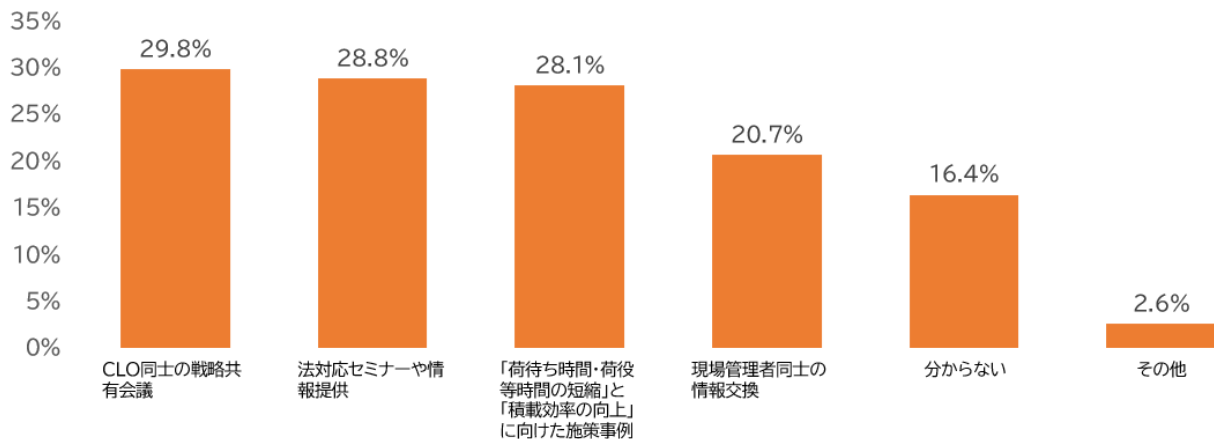
その他自由記述の抜粋としては、以下の通りのコメントが寄せられた。

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

- ・ 知ってはいるが特定荷主でないため登録していない。
- ・ 特定荷主対象外の為、未登録。
- ・ 取り組みは知っているが登録はしていない。

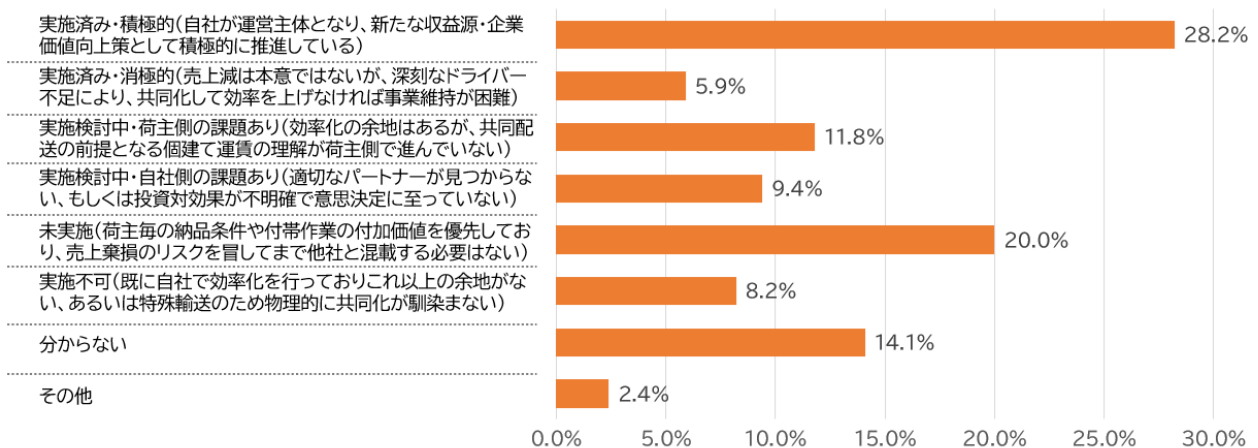
J-CLOP は新物効法が掲げる「荷待ち時間・荷役等時間の短縮」と「積載効率の向上」の各目標の達成に向けて、関係者間の連携による具体的な課題解決の検討および解決策の実施を推進する場として、2026 年 4 月より始動いたしますが、今後どのような活動に期待しますか（図表 9－2）という質問では、J-CLOP に対して「CLO 同士の戦略共有会議」、「法対応セミナーや情報共有」、「荷待ち時間・荷役等時間の短縮」と積載効率の向上に向けた施策事例」といった活動への期待が高い。

図表 9－2 J-CLOP に期待する活動（有効回答数 378 ※MA）



現在、荷主側で検討・実施が進む「共同配送」に対し、貴社のスタンスおよび実施状況として最も近いものを下記から 1 つ選択してください（図表 9－3）という質問では、共同配送のスタンスは積極層と慎重層が二極化していることが窺える。検討が進まない要因として荷主側の課題と自社側の課題がそれぞれ存在しており、消極的な実施は 5.9%に留まるが、今後のトラックドライバー不足によっては慎重層からの移行する可能性がある。

図表 9－3 「共同配送」に対するスタンス（物流事業者 n = 85）



今後、物流を持続可能なものとするために、政府や JILS に最も期待する支援策をお書きくださいという質問においては、自由記述の抜粋としては以下の通りのコメントが寄せられた。(自由記述 n = 113 から抜粋)

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

【前向きなコメントの抜粋】

- ・ どんどん、良い事例・悪い事例を公表して頂きたい。
- ・ 物流を取り巻く環境変化は、業態間、エリア毎で課題の質や、影響度合いの違いがあるため、エリア業態間の意見交換出来る場が増えていく事を期待します。
- ・ 可能な限り安価で質の高い研修材料や機会の提供をお願いしたいです。
- ・ 自動運転、フィジカル・インターネットや自動物流道路の研究など先端技術の研究と共に、いかにして荷主のエゴを減らすかといったベタな側面にも目を向けて施策を打っていただきたい。
- ・ DX 化への補助金の拡充やアドバイザーやコンサル的支援。
- ・ 充実した補助金制度。

【ご意見コメントの抜粋】

- ・ 政府には現場をよく把握したうえで長期的な視点にたった施策を立案、実行してほしい。
- ・ より明確な情報発信・啓蒙活動を期待。多くの中小企業では自分事として物流問題を捉えていないと感じます。
- ・ 法律の施行・改正のたびに、現場での管理作業が増えているので早急に改善してほしい。この作業もコスト増となっている。
- ・ 運賃については法的拘束力を持たせてほしい。
- ・ パレット規格の統一および運用の共有化。
- ・ 保有台数規制が今後 5 台で良いのか検討が必要ではないか。
- ・ 働き方改革（残業の上限規制）の緩和。
- ・ 取引関係で力関係に勝る着荷主側の意識改革や指導等に力点を。
- ・ 着荷時のドライバー荷役は別料金とするなどの明確なルール化と罰則の強化。

その他、回答から漏れた「現場の生の声」や提言があればお書きくださいという質問においては、自由記述の抜粋としては以下の通りのコメントが寄せられた。(自由記述 n = 73 から抜粋)

【自由記述のコメントは、可読性を損なわない範囲で原文どおり掲載しています】

【前向きなコメントの抜粋】

- ・ DX などの倉庫との連携で納品を簡単出来るような統一フォームを策定して欲しい。
- ・ DX 化が進んでいる企業の紹介をしてもらいたい。
- ・ 農産物に関しては商品価格にコスト転嫁できる余地がまったくありません。農水省との連携をのぞみます。
- ・ 物流危機を通して、各荷主企業の物流の捉え方が如実に顕在化していると感じている。物流への取組姿勢が企業としての価値に直結する時代を期待する。

【ご意見コメントの抜粋】

- ・ 協力会社からもドライバーの離職率は上がり、募集しても申し込みが全くない状況が続いているとのこと。
- ・ ドライバーの長時間労働ばかりが問題視され法整備されてきたが、ドライバーの負担を軽減する為に倉庫作業員の加重労働が増えているところにも着手して欲しい。
- ・ 経営層の理解が乏しい、特に営業系は客先との交渉があるため物流改善には消極的。
- ・ 結局、着荷主のセンターなどの都合次第です。発荷主側だけではできないことが多い。物流担当者は理解していても、窓口となる営業担当者同士の理解がまだまだ不十分。
- ・ 「荷役等時間の短縮（パレット化）」と「積載効率の向上」のトレードオフが戸惑っており、何を優先すべきか、どのように解決すべきか情報をいただけると助かります。
- ・ 二次委託までに抑制しようとしておりますが、関西から九州方面への輸送が3次委託以上となる場合が多い。

物流 2024 年問題の影響と現状に係る実態調査

2026 年 5 月発行

公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会

〒105-0022 東京都港区海岸 1-15-1 スズエベイディアム
ホームページ <https://www1.logistics.or.jp/>

禁無断転載