

Deloitte.

デロイト トーマツ

Together makes progress



トラック輸送の市況レポート

合同会社デロイト トーマツ

2026年7月

目次

はじめに	3
企業向けサービス価格指数	6
トラック輸送における需要	8
トラック輸送における供給	12
トラック輸送におけるコスト	19
コラム	25
データソース・出所等	32

はじめに

はじめに

国内貨物輸送はトラックがトンベースで約9割、トンキロベースで約5割を担う一方、ドライバーの低賃金・長時間労働などは社会問題化しています。長時間労働の改善に向け、2024年4月よりドライバーにも「働き方改革関連法案」が適用されましたが、労働時間短縮による物流の停滞（「2024年問題」）が懸念されています。

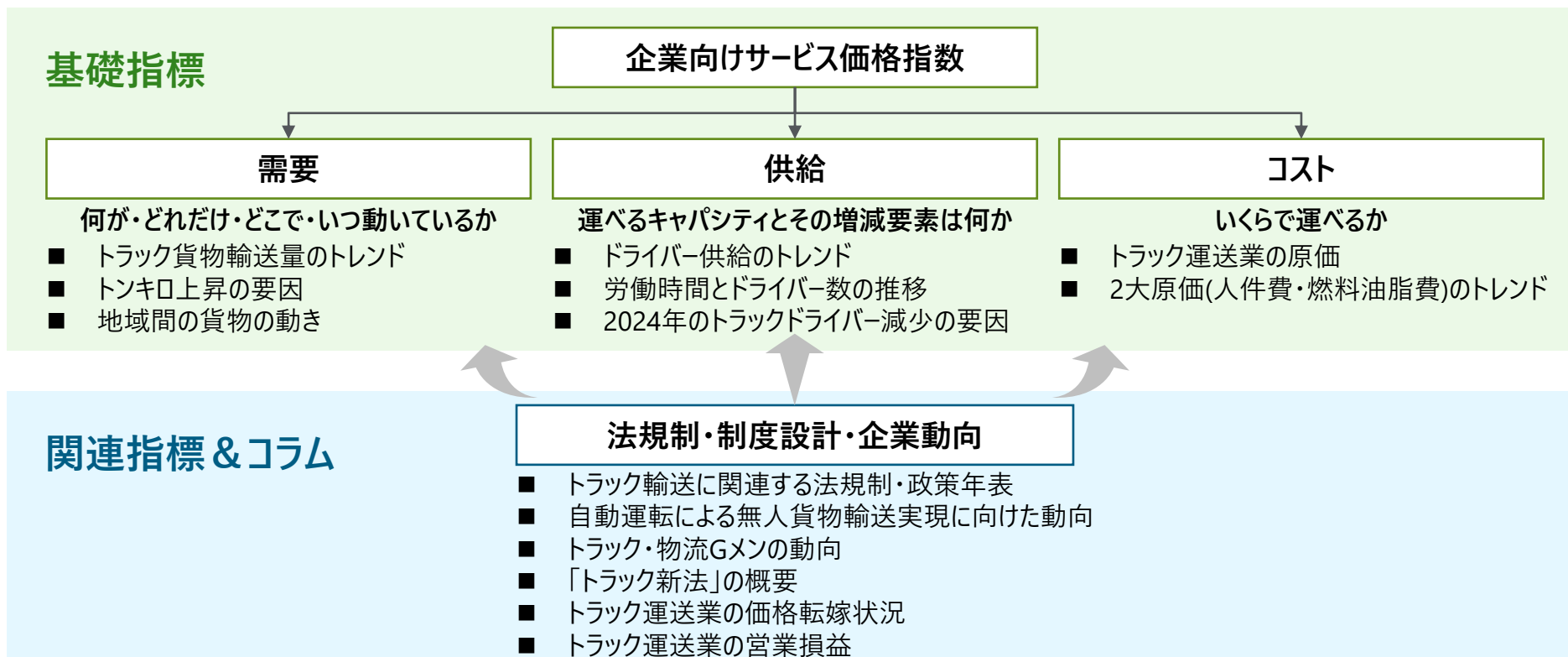
また物流関連二法改正により、荷主企業・物流企業への荷待ち時間短縮・積載率向上等の努力義務化（2025年4月施行）や、特定荷主への物流統括管理者選任の義務化（2026年4月施行）等を定め、荷主企業・物流企業が協力して物流効率化・適正化に努めるよう対策が講じられています。

法律・制度の施行により、人材確保・効率化に伴うコスト増や価格交渉の促進が見込まれ、運賃の値上げが想定されますが、市場では運賃に影響する物流情報が体系的に整理されていないと思われます。

そこで本稿では、荷主企業・物流企業の担当者が市況の理解を深める一助となることを目的に、統計データに基づき、運賃を構成する要素を整理し、指標の定点観測を行います。

また、各統計データの更新時期の都合上、対象とする指標は、主として2024年までのものとします。

本稿の構成は、まず企業向けサービス価格指数を取り上げ、トラック輸送のサービス価格のトレンドを捉えます。次に、日本のトラック市況を漏れなく把握するため、当該指数を需要・供給・コストの三軸に分解して整理します。なお、法規制や制度設計、それに伴う企業動向は三軸に横断的に影響を及ぼすため、別立てのコラムで整理します。



総括

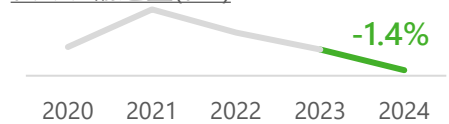
EC化の加速や輸送効率化等の物流ネットワーク再編の動きがトラック輸送の需要増加を、「2024年問題」が供給能力減少・物流コスト上昇をもたらした結果、運賃は上昇トレンドにあります。また、トラック・物流Gメンや「トラック新法」などの制度設計が進んでおり、荷主・運送業者間の価格交渉の土壌が醸成され、運賃は今後更に上昇するものと思われます。特に西日本は需給バランスの不均衡が加速すると思われ、東日本と比べ運賃の上昇圧力は強いと思われ。

各企業がこのようなトレンドに適応するためには、物流効率化・適正化に留まらず、東西の運賃格差を踏まえた輸送ネットワークの見直しが企業戦略の一手となる可能性があります。

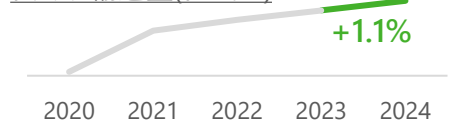
需要増加

トンでの貨物需要は減少しているが、輸送効率化を背景とした特積み需要の増加やEC化加速に伴う輸送距離の伸長がトンキロの需要増加を促進。ここ10年の東日本の貨物減少率は西日本の約4倍であり需要の重心が西日本へシフトしつつある。

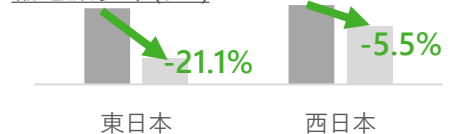
トラック輸送量(トン)



トラック輸送量(トンキロ)



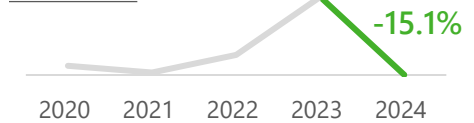
輸送減少率(トン)



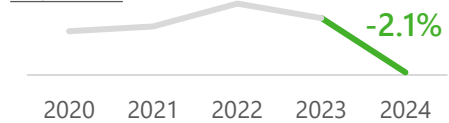
供給減少

「2024年問題」によりドライバー数は減少傾向、労働時間の減少と相まって供給能力は減少傾向に。2020年以降西日本の有効求人倍率は常に東日本を上回っており、西日本の供給能力不足はより顕著に。

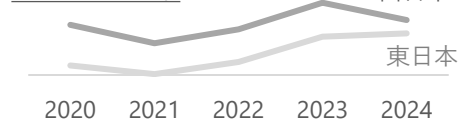
ドライバー数



労働時間



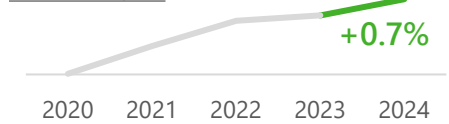
有効求人倍率



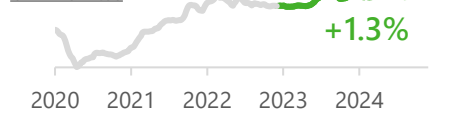
コスト上昇

人件費は「2024年問題」を踏まえた人材確保やCOVID-19からの経済回復等により2020年以降上昇。燃料費も国際情勢等の影響で高騰。ここ5年の西日本の人件費上昇は東日本を大きく上回り、西日本のコスト上昇圧力は相対的に強い。

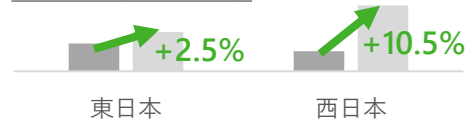
ドライバー年収



軽油価格



ドライバー年収上昇率

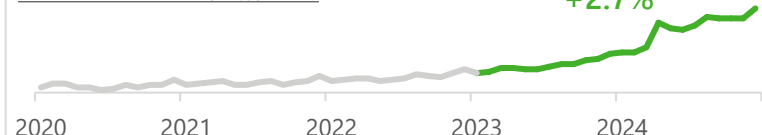


運賃上昇

需要増加、供給能力減少による需給バランスの不均衡、コスト上昇分の価格転嫁の進行により、トラック輸送の運賃は上昇トレンドにある。

西日本へ需要シフトが進み、供給能力不足やコスト上昇がより顕著なことから、西日本の運賃は一段と強い上昇トレンドにある。

企業向けサービス価格指数



- ※ 各図表・データの出所は巻末の「データソース・出所等」を参照
- ※ 各グラフの詳細な数値は各ページ参照
- ※ 軽油価格と企業向けサービス価格指数は、本来週次または月次で公表されるが、他指標と粒度を合わせるため年平均での上昇率を記載
- ※ 燃料費については東西で異なるトレンドは見られないため東西への言及は割愛

企業向けサービス価格指数

企業向けサービス価格指数

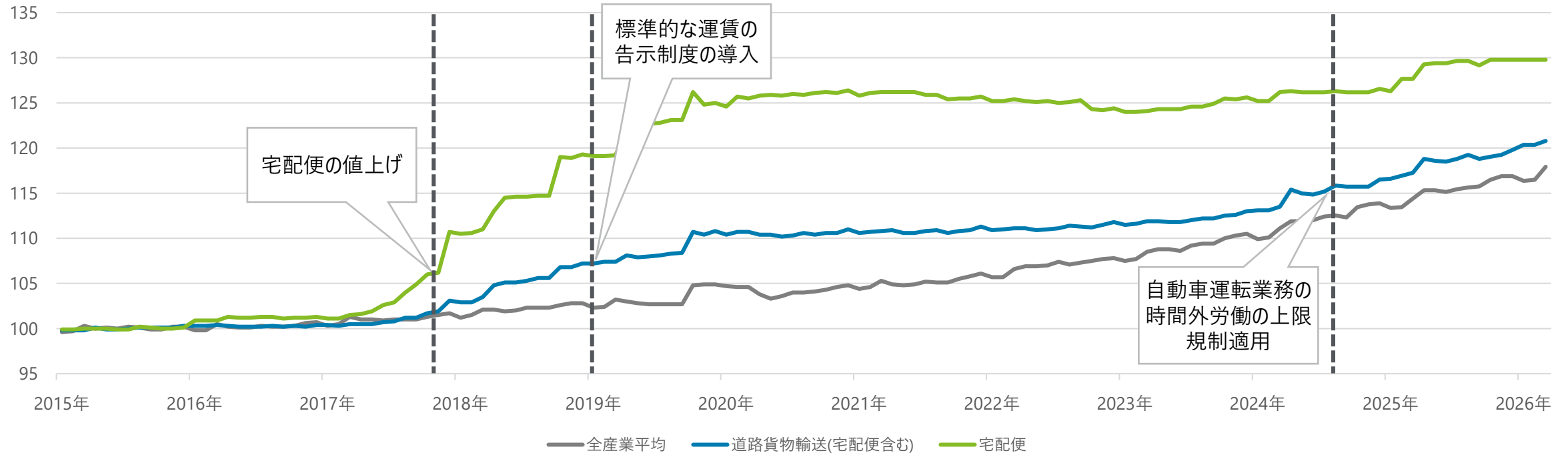
企業向けサービス価格指数は、企業間取引のサービス価格の変動を示す指標で、トラック輸送業においては運賃の変動を表します。

2015年のサービス価格を“100”とした場合の宅配便と道路貨物輸送（宅配便含む）、全産業平均の指数推移を確認すると、2018年以降両者とも全産業平均に比べ高い水準で推移しています。道路貨物輸送は2017年から2020年にかけて約10%上昇し、2022年頃までは横ばいで推移したものの、直近にかけては約8%上昇しています。宅配便は2017年から2020年にかけて約25%上昇して以降はほぼ横ばいで推移していましたが、2025年以降は再び上昇傾向にあります。

2017年から2020年にかけての宅配便の飛躍的な価格上昇は、2017年の主要な宅配業者の値上げや2018年の「標準的な運賃」告示制度導入が影響していると考えられます。

2022年頃から直近にかけての道路貨物輸送の価格上昇は、物流の「2024年問題」を踏まえて人材確保を目的とした賃上げによる影響があると考えられます。

企業向けサービス価格指数



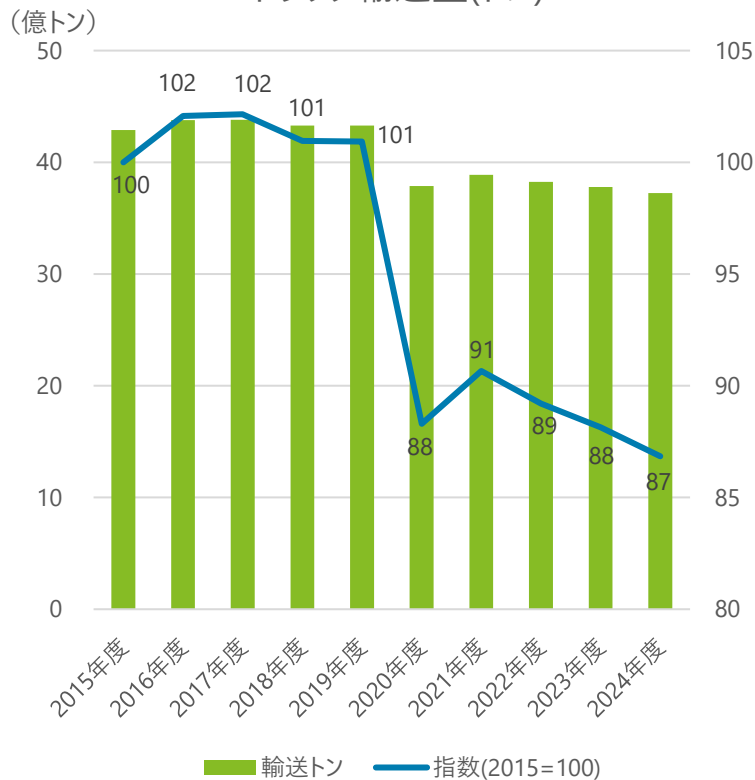
トラック輸送における需要

トラック貨物輸送量のトレンド

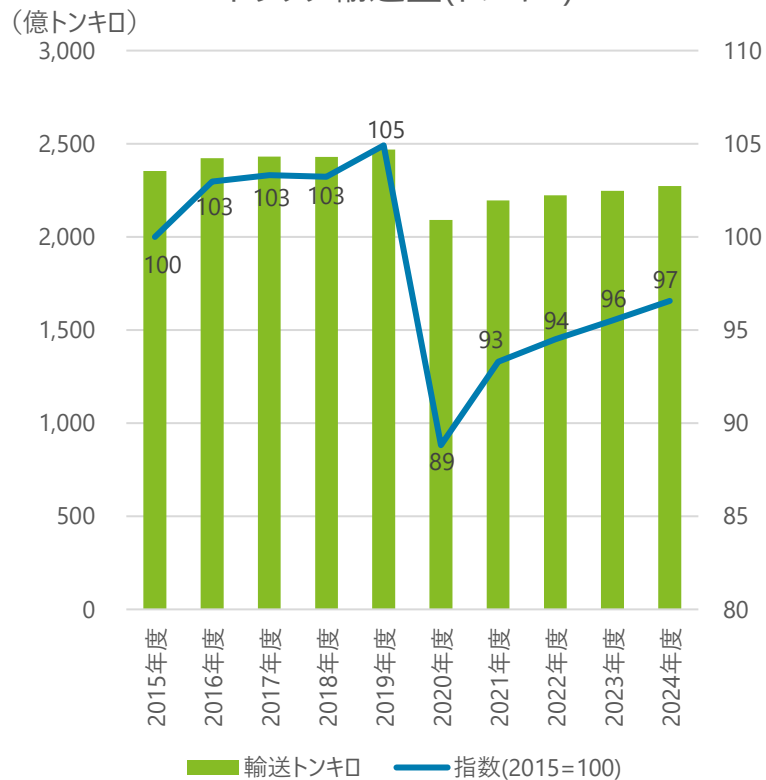
トラック輸送における需要の観点から全国のトラック輸送量をまとめています。2019年度から2020年度にかけてはCOVID-19拡大の影響により、トン・トンキロともに大きく減少しています。また、2021年度から2024年度にかけてはトンベースでは減少、トンキロベースでは増加しています。

これらの傾向は、貨物1トンあたりの輸送距離が伸びていることを示唆しており、実際にその推移を見ると、2019年度から2020年度にかけては減少しましたが、2021年には再び上昇傾向に転じ、2022年以降はCOVID-19拡大前の水準を上回っています。

トラック輸送量(トン)



トラック輸送量(トンキロ)



トラック輸送 1トンあたりの距離(km)



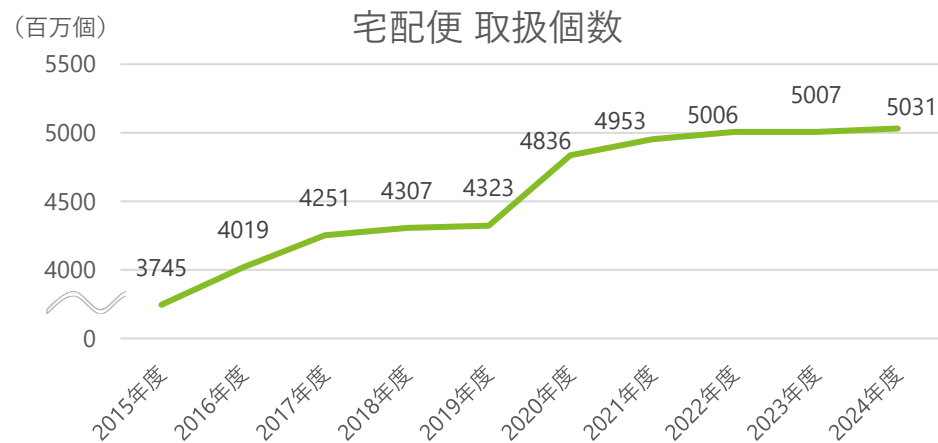
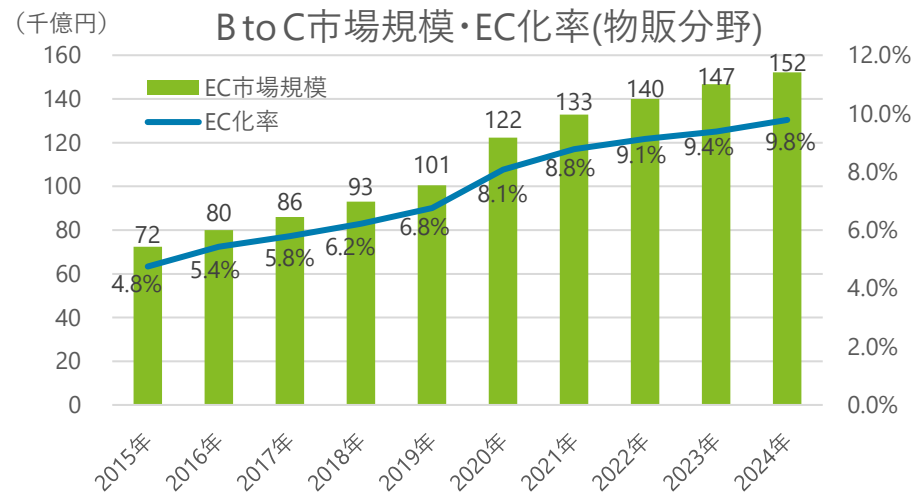
トンキロ上昇の要因

2020年度から2024年度におけるトンキロ増加量が多い品目を見ていきます。最も多い「取合せ品」は、輸送効率化を背景に「特別積合せ貨物運送」（以降「特積み」）が増加したことで、トンあたりの輸送距離が伸びていることが一因と考えられます。「特積み」は複数荷主の貨物を特定の拠点へ集約して輸送することから、一般的にチャーター便に比べ輸送距離は長くなります。また、2番目に多い「日用品」は、宅配便需要拡大やEC化加速に伴う貨物の小口化・多頻度化によるラストマイル輸送の増加に加え、それらを背景とした前段の中継拠点から各地域へ向かう輸送網が広域化・細密化したことで、トンあたりの輸送距離が伸びていることが一因と考えられます。「製造食品」や「食料工業品」といった飲食関連品目もEC化加速に伴う輸送距離の伸長がトンキロの増加に繋がっていると考えられます。

2020年度-2024年度 トンキロ増加量ランキング ※1

順位	品目	品目例	全体に占める増加量の割合
1	取合せ品	郵便物・鉄道便貨物、特積み貨物、内航船舶小口混載貨物	46.5%
2	日用品	書籍・印刷物、衣服、文具・玩具、衛生・暖房用具、台所・食卓用品	13.9%
3	製造食品	肉製品、酪農製品、缶詰、菓子、調理冷凍食品	13.6%
4	輸送用機械部品	自動車用、船舶用、航空機用、鉄道車両用	8.8%
5	食料工業品	飲料、調味料類、でんぷん類、動物性製造食品、飲料水、たばこ	6.4%
6	畜産品	鳥獣肉・未加工乳・鳥卵、原皮・原毛皮	6.3%
7	鉄鋼	鉄、鋼(粗鋼)、鋼材、配管資材、レール	5.4%
8	廃棄物	尿尿、汚泥、ごみ、枝木、コンクリート・アスファルトがら、産業廃棄物	4.6%
9	その他の農産品	工芸作物、農産加工品、綿花、さとうきび、コーヒー豆	4.2%
10	その他の機械	産業機械、電気機械、家電製品、その他の機械	4.2%

※1 品目分類は『自動車輸送統計調査』の「品目分類表」に準拠。



地域間の貨物量の動き

地域間^{※1}の貨物量（トン）の増減量について、統計情報が取得できた最新年の2024年度を基準とし、10年前（2014年度）と1年前（2023年度）をそれぞれ比較します。ここ10年の傾向として、ほとんどの地域で貨物量が減少していますが、中部、近畿、九州は域内貨物量が増加しており、地産地消が進んでいる地域だと考えられます。直近1年の傾向を見ても、半数以上の地域で貨物量は発着ともに減少しており、ここ10年のトレンドを維持していると言えます。ただし、近畿と九州は、直近1年で域内貨物量が減少しました。各地域を東日本と西日本に分類すると、東日本域内および西日本域内の発着貨物量がいずれの年も全体の97%以上を占めており、ほとんどが域内輸送ということがわかります。ここ10年で西日本域内での貨物発着量は約1億1千万トン減少している一方、東日本域内での貨物発着量は約4億5千万トン減少しており、西日本の4倍以上の減少量です。直近1年でも同様の傾向は見られないものの、トレンドとしては相対的に物流の重心が東日本から西日本へシフトしつつあることを示していると考えられます。

^{※1}国交省が定める運輸局・運輸支局に準拠。ただし沖縄は九州の内数とする。以降のページも同様の区分とする。

2024年度 vs 2014年度

(百万トン)		着									
		東日本				西日本					
		北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	
東日本	北海道	-94.1	+0.1	-0.9	+0.1	-0.1	+0.1	-0.1	-0.1	+0.1	
	東北	-0.2	-94.0	-2.4	-0.4	-0.8	-0.1	+0.1	-0.3	+0.1	
	関東	-1.3	-4.3	-144.7	-5.3	+1.5	-3.1	-1.0	-1.1	-1.1	
	北陸信越	+0.1	-1.5	-5.7	-98.8	-5.4	-2.2	-0.1	-0.2	-0.2	
小計:		-453.5 (1690.8 vs 2144.3)				-13.9 (49.9 vs 63.8)					
発	西日本	中部	-0.2	-0.7	+6.4	-6.6	+16.2	+2.1	-1.6	-2.8	-1.4
		近畿	-0.1	-0.5	-0.7	-2.9	+4.8	+42.2	+0.8	-6.2	-1.2
		中国	±0.0	-0.1	-2.3	+0.1	-2.1	+0.4	-22.8	-2.4	-2.2
		四国	±0.0	-0.1	-1.8	-0.3	-3.8	-7.2	-1.7	-135.8	-2.7
		九州	+0.1	-0.1	-1.4	-0.1	-1.5	-1.4	+0.4	-1.8	+19.1
小計:		-11.0 (54.4 vs 65.4)				-112.6 (1929.7 vs 2042.3)					
総計:		-591.0 (3724.8 vs 4315.8)									

[※]小計・総計の()内の数字は(2024年度vs2014年度)



2024年度 vs 2023年度

(百万トン)		着									
		東日本				西日本					
		北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	
東日本	北海道	-10.2	+0.2	-0.1	+0.2	-0.1	+0.2	±0.0	+0.1	+0.1	
	東北	+0.1	+4.1	+2.7	-0.1	+0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	
	関東	-0.4	+4.4	-22.7	-0.5	-2.9	+1.2	-0.3	+0.1	-0.1	
	北陸信越	+0.1	-0.2	+1.1	+2.0	-2.4	-0.6	±0.0	-0.1	+0.1	
小計:		-19.1 (1690.8 vs 1709.9)				-4.7 (49.9 vs 54.6)					
発	西日本	中部	-0.2	+0.1	-1.6	-0.7	+0.9	-0.1	-0.3	+0.2	-0.4
		近畿	+0.1	±0.0	+1.4	+0.2	+3.7	-11.3	-0.4	-0.8	+0.3
		中国	-0.1	-0.1	-0.1	+0.2	-0.1	-0.8	+6.1	-1.2	+0.3
		四国	±0.0	+0.1	+0.1	-0.1	-0.1	+0.3	+0.3	-6.0	-0.1
		九州	+0.1	-0.1	-0.4	-0.1	-0.1	+0.7	+0.2	+0.3	-22.4
小計:		-1.1 (54.4 vs 55.4)				-30.8 (1929.7 vs 1960.6)					
総計:		-55.7 (3724.8 vs 3780.5)									

[※]小計・総計の()内の数字は(2024年度vs2023年度)

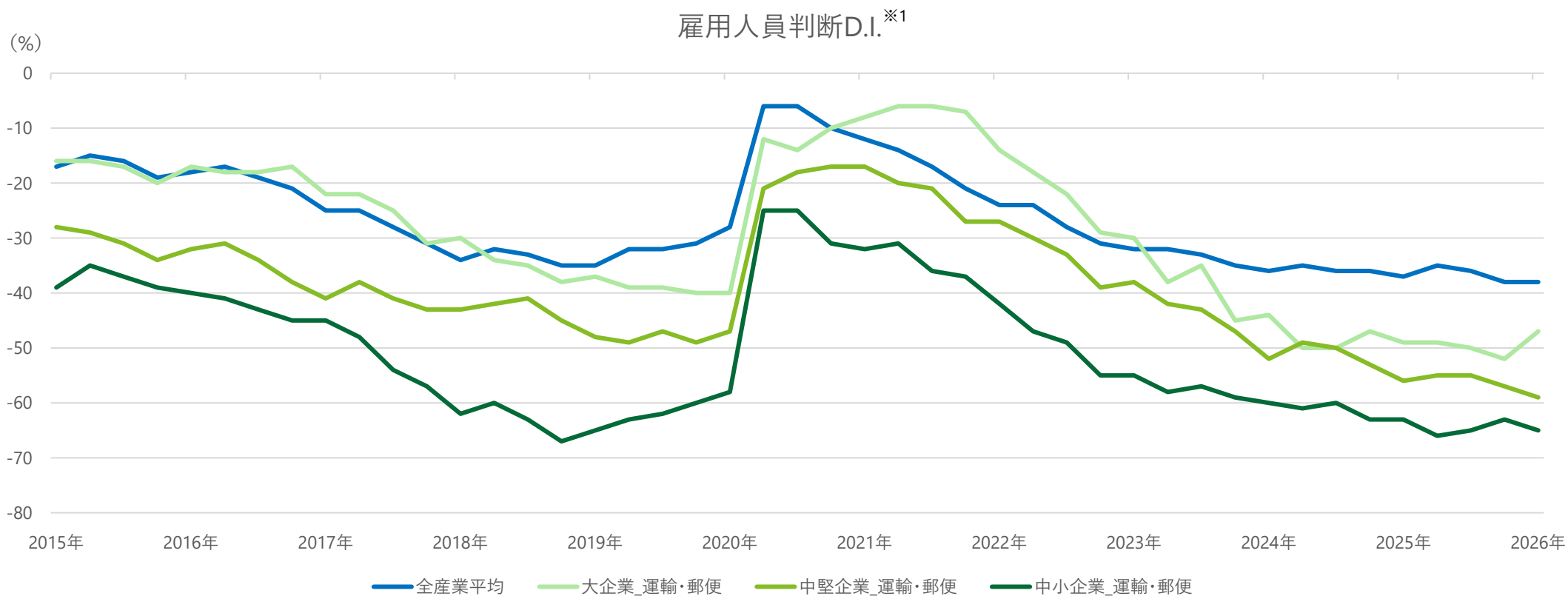


トラック輸送における供給

ドライバー供給のトレンド (1/3)

ドライバーの供給状況を「雇用人員判断D.I.」を用いて事業規模別に見ていきます。「雇用人員判断D.I.」とは、企業の雇用人員の過不足の度合いを示す指数で、雇用人員について「過剰」と回答した企業割合から「不足」と回答した企業割合を差し引いて算出されるものです。(マイナスが大きいほど「不足」と回答した企業の割合が多い)

トラックドライバーが含まれる「運輸・郵便」は、COVID-19が収束に向かった2023年以降は、いずれの事業規模でも全産業平均より人手不足の程度が大きく、また事業規模が小さいほど人手不足が深刻な傾向にあります。これは事業規模が小さいほど、多重請階層の末端に位置付けられる傾向があるため、元請や上層の事業者 비해ドライバーの賃金が低くなり、人材確保が難しい状況にあることが一因と推察されます。



※1 「過剰」と回答した企業割合(%) - 「不足」と回答した企業割合(%)

ドライバー供給のトレンド (2/3)

2015年以降の全国の有効求人倍率はほぼ2倍以上で推移しており、依然として求人数が求職者数を上回る売り手市場が続いており、慢性的なドライバー不足が続いていることがわかります。



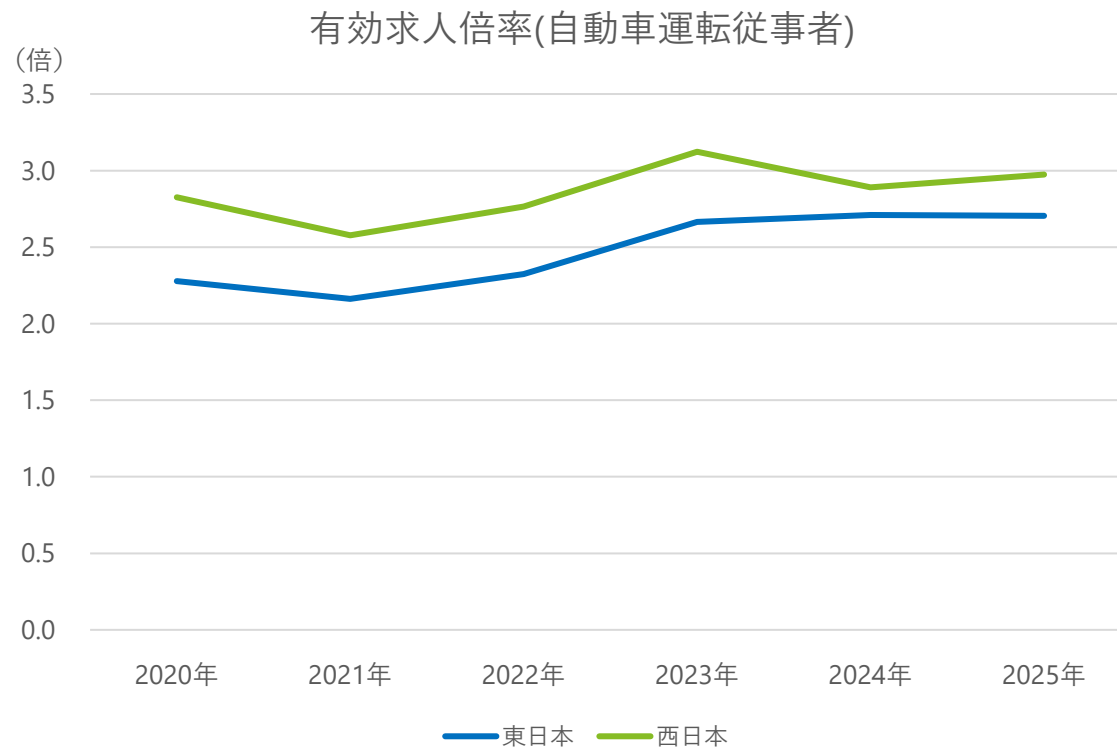
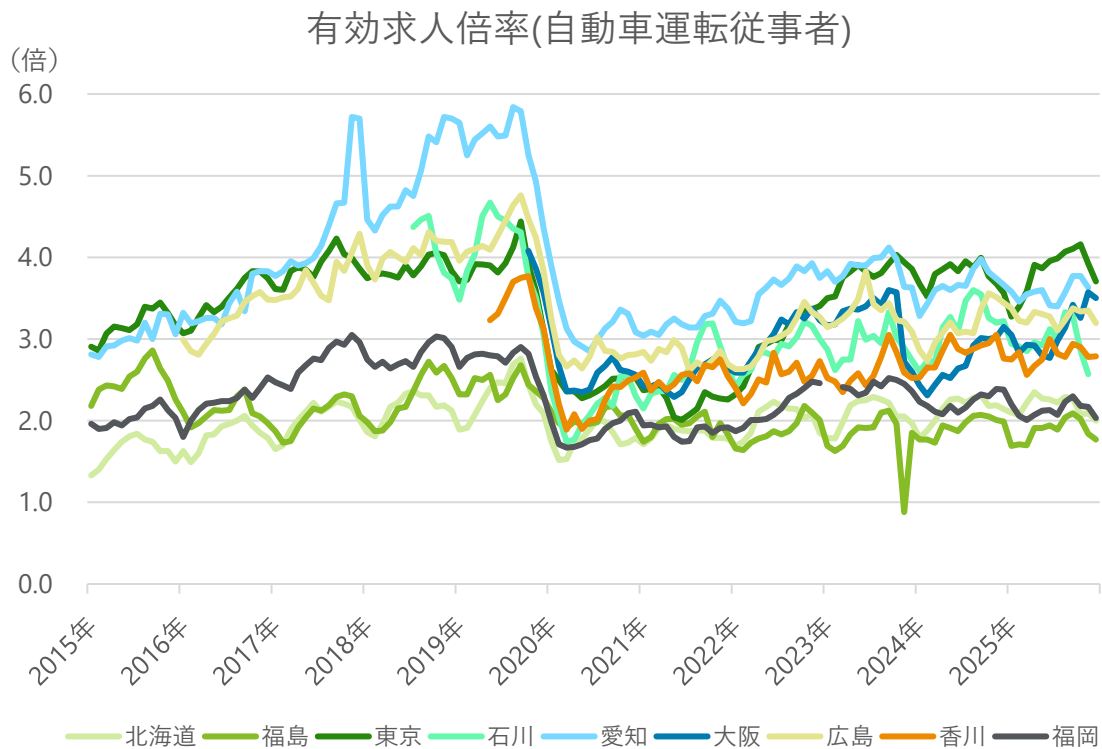
ドライバー供給のトレンド (3/3)

地域ごとの主要都道府県別^{※1}の自動車運転従事者の有効求人倍率を見ると、2015年以降いずれの地域でも慢性的なドライバー不足にあります。

2024年と2025年の年平均有効求人倍率を比較すると、東京、大阪、愛知の3大都市圏の中でもそれぞれ異なる特徴が見られます。東京は-0.16ポイント、愛知は-0.06ポイントと有効求人倍率が下降したのに対して、大阪は0.25ポイント上昇しています。

各都道府県を東日本（北海道、福島、東京、石川）と西日本（愛知、大阪、広島、香川、福岡）に分類すると、2020年から2025年における西日本の有効求人倍率は常に東日本を上回っており、ドライバー不足がより顕著になっています。需要の章で見たように相対的に西日本に需要が傾きつつあることが一因と考えられます。

^{※1} 各地域に属する都道府県のうち2022年の県内総生産が最も高い都道府県を抜粋
(ただし他地域との統計粒度を合わせるため一部例外あり)



ドライバーの労働時間とドライバー数の推移 (1/2)

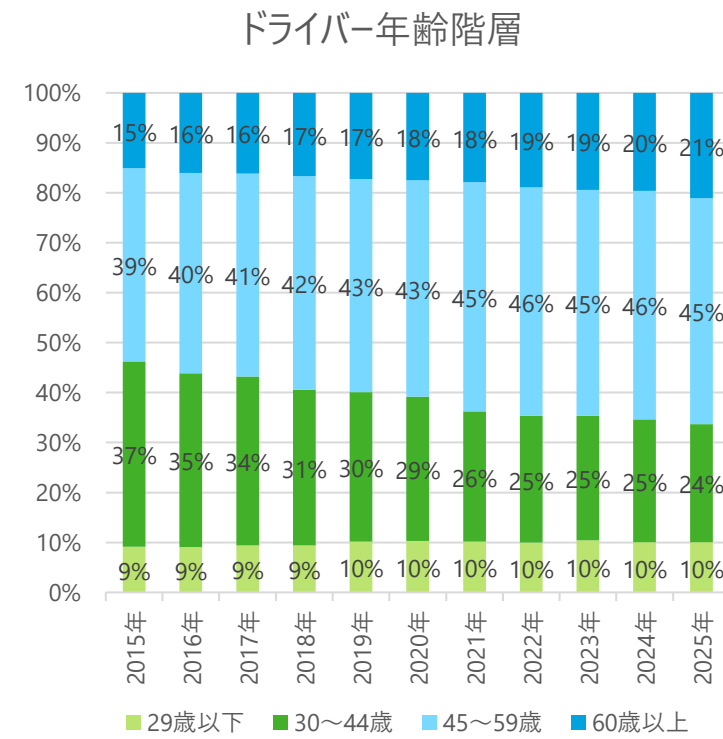
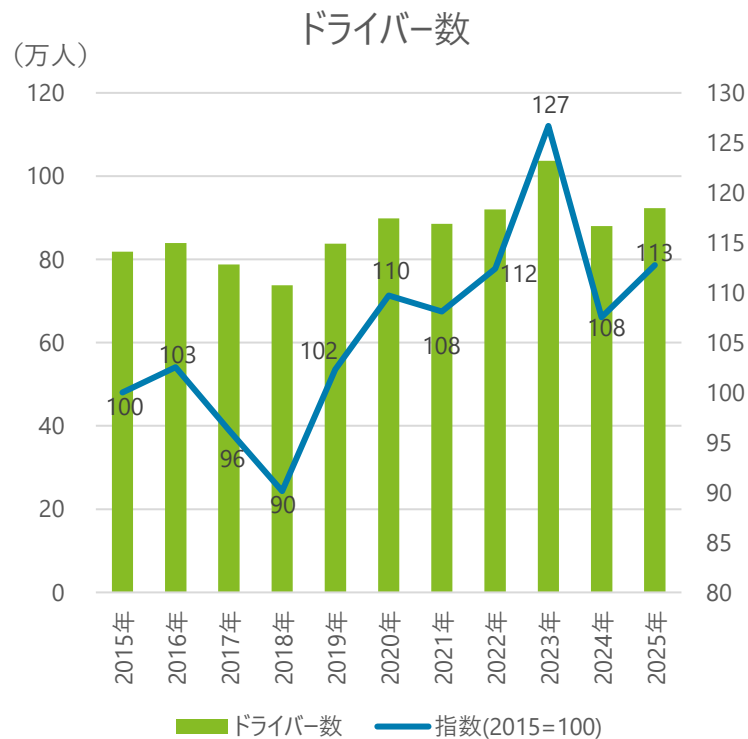
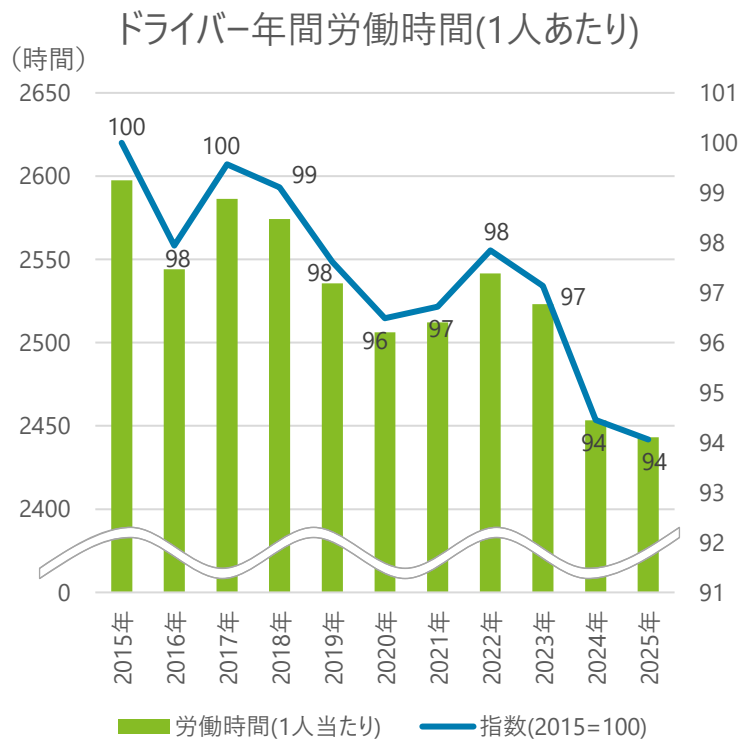
供給の観点から、全国のトラックドライバーの1人当たりの年間労働時間、ドライバー数および年齢階層の推移をまとめています。

ドライバー労働時間は減少傾向にあり、2025年には過去10年で最低水準となりました。2024年から適用されたドライバーの時間外労働上限規制の影響があると推察されます。

ドライバー数は2023年までは増加傾向にありましたが、2024年には減少しています。「2024年問題」を踏まえ、ドライバー数を増やそうとする動きが表れている一方、2024年には残業制限による年収減少に伴い人材流出が発生した可能性があります。2025年にはドライバー数は2022年の水準まで回復しました。

ドライバー労働時間とドライバー数を掛け合わせた数字を「供給力」とみなすと、2023年は約26.2億時間/年、2025年は約22.6億時間/年と14%ほど「供給力」が減少しています。

ドライバーの年齢階層は、29歳以下の割合は10年間でほぼ変化がありません。30～44歳の割合は2015年から2025年にかけて13%減少している一方、45～59歳の割合は8%増、60歳以上の割合は6%増と、ドライバーの高齢化が進んでおり、若年層の雇用が課題となっています。

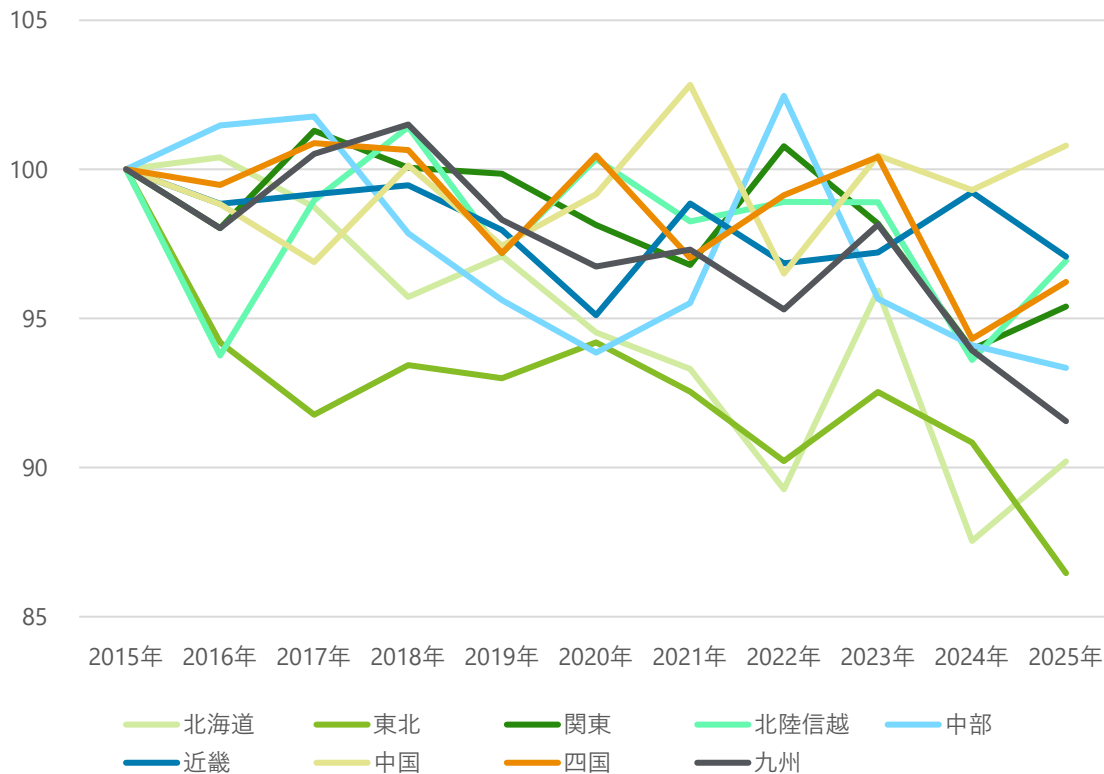


ドライバーの労働時間とドライバー数の推移 (2/2)

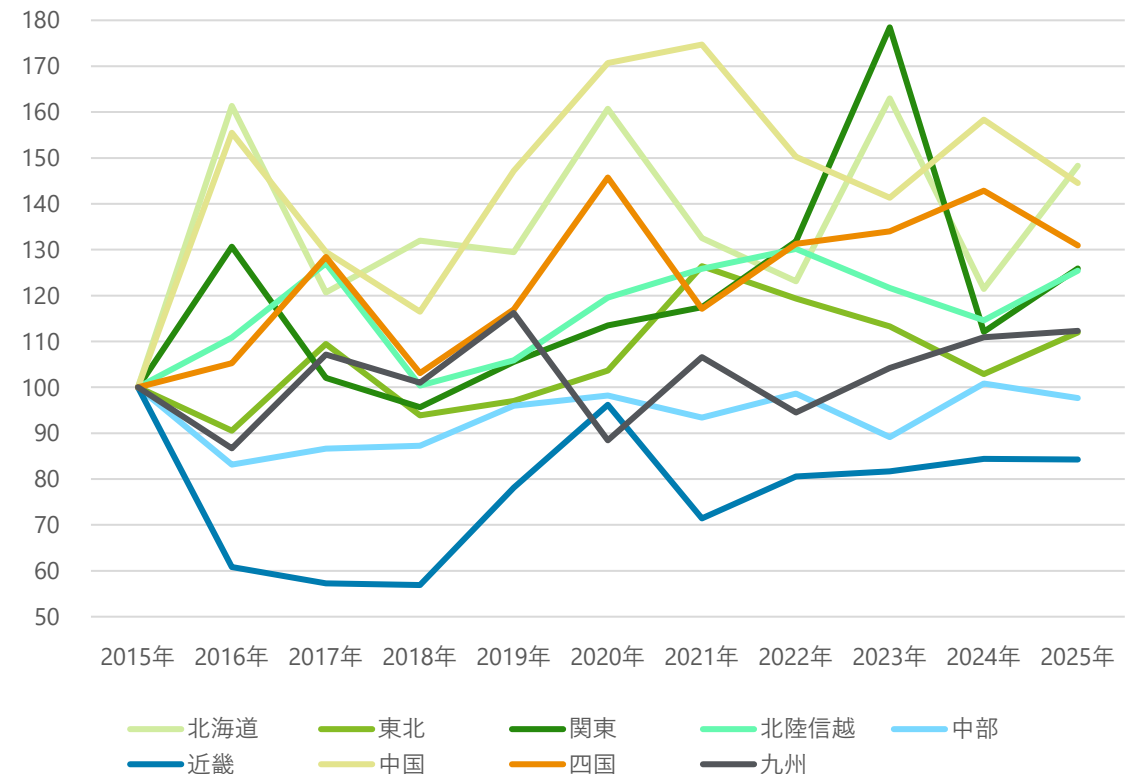
ドライバーの労働時間とドライバー数を地域別に見ていきます。労働時間はいずれの地域も10年間で減少傾向にあります。また、2024年から適用された時間外労働規制の影響で、ほとんどの地域で2023年から2024年にかけて労働時間が減少しましたが、2025年にかけては半数以上の地域で増加しています。

ドライバー数は全国的に10年間で増加傾向にあります。2025年の中部と近畿は同地域の2015年の水準を下回っています。需要の章で見たように、東日本から西日本へ物流の重心がシフトしている一方でドライバー数が減少している状況は、需給バランスの不均衡を招く可能性が高く、中部と近畿は一層運賃が上昇していくと推測されます。

1人あたりドライバー労働時間(2015年=100)



ドライバー数(2015年=100)



2024年のトラックドライバー減少の要因

前々ページにある通り、2023年から2024年にかけてトラックドライバー数は約15万人減少しました。2023年と2024年の業種別・性別ドライバー数を見ると、大型以外の営業貨物自動車を運転する男性が約15万人減少しています。彼らをターゲットとし、企業規模別・年齢別に深掘すると、1000人以上の大企業に属する29歳以下のドライバーがここ1年で約85%減少していることが分かります。残業制限による年収減少が原因で人材流出が発生したと推測される一方、大企業に属する29歳以下のドライバーの年収は統計数値上はむしろプラスとなっています。年収は増加した一方、特にコンプライアンス遵守が厳格に求められる大企業では労働時間規制への対応が徹底され、時間外労働で高収入を得る働き方が困難となり、より高い報酬を求める若手ドライバーにとっての魅力度が下がったことが一因になった可能性があります。

2023年-2024年 業種別・性別 トラックドライバー数

(人)	男性		女性		
	業種 ※1	大型	大型以外	大型	大型以外
2023年		422,860	581,170	10,980	22,190
2024年		417,720	427,040	13,300	22,280
1年間の増減数		-5,140	-154,130	2,320	90

※1 「大型」は「営業用大型貨物自動車運転者」、
「大型以外」は「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」を指す

2023年-2024年 企業規模別・年齢別
トラックドライバー数および平均年収(大型以外・男性)

企業規模 ※2	年齢	ドライバー数(千人)			年収(万円)		
		1000人以上	100~999人	10~99人	1000人以上	100~999人	10~99人
2023年	29歳以下	97	14	12	439	428	387
	30~44歳	68	35	41	512	434	412
	45~59歳	83	61	97	511	438	411
	60歳以上	9	20	43	405	355	360
2024年	29歳以下	15	9	13	456	393	383
	30~44歳	37	30	38	519	416	425
	45~59歳	54	66	100	541	439	425
	60歳以上	8	19	39	409	362	362
1年間の増減率	29歳以下	-85%	-36%	+8%	+4%	-8%	-1%
	30~44歳	-46%	-14%	-7%	+1%	-4%	+3%
	45~59歳	-35%	+8%	+3%	+6%	+1%	+3%
	60歳以上	-11%	-5%	-9%	+1%	+2%	+1%

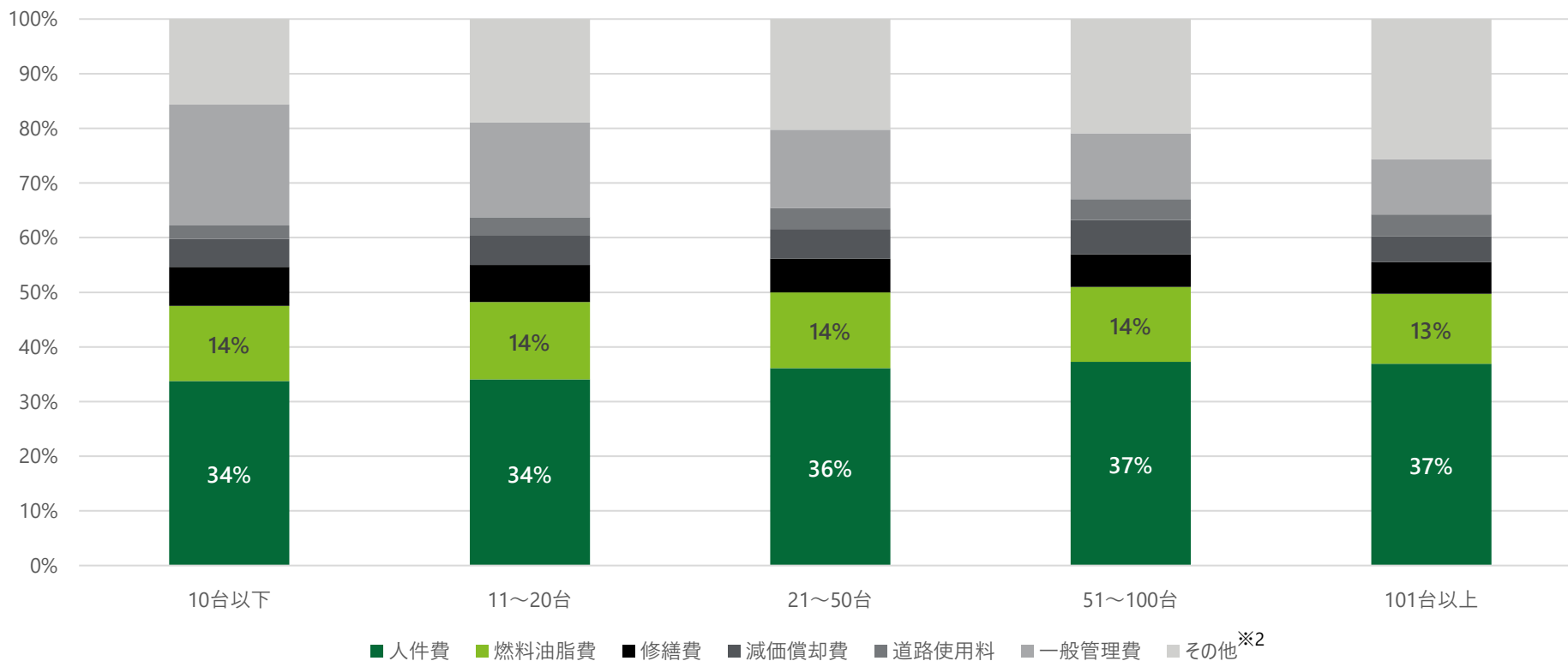
※2 10人未満の企業は本統計の調査対象外となっている

トラック輸送におけるコスト

トラック運送業の原価（1/3）

サービス価格に影響を及ぼす要素として、トラック運送事業者の原価構成を見ていきます。原価は一般管理費とその他費用を除いて、いずれの規模の事業者においても、人件費と燃料油脂費の合計が約50%以上で構成されており2大原価となっています。2大原価に着目することで、トラック運送事業者の経営状況と運賃に及ぼす影響を部分的に捉えることができます。

2024年度 営業費用に占める原価割合(保有車両台数別, 1事業者平均)^{※1}



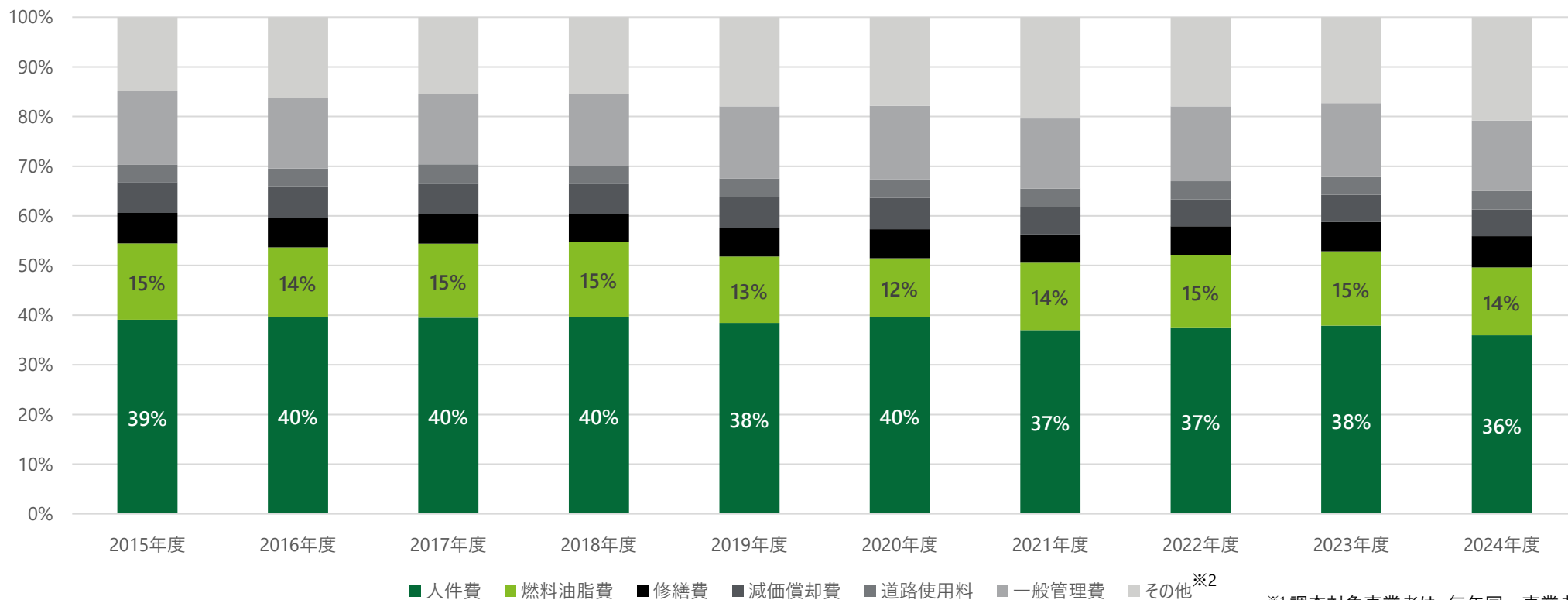
※1 調査対象事業者数2631社

※2 リース料・保険料・施設使用料等

トラック運送業の原価（2/3）

トラック運送事業者の原価割合を経年比較で見えていきます。人件費と燃料油脂費の合計はいずれの年も50%以上の割合で推移しています。2020年度から2024年度にかけて人件費の割合は4%減少した一方、燃料費の割合は2%増加しました。これは、COVID-19からの経済回復に伴う需要急増や国際情勢の影響を受け燃料費が上昇し、人件費の伸びに比べ相対的に燃料費の上昇率が高くなったことが一因と推察されます。

営業費用に占める原価割合(1事業者平均)^{※1}



※1 調査対象事業者は、毎年同一事業者とは限らず、連続性に欠ける場合がある旨留意が必要

※2 リース料・保険料・施設使用料等

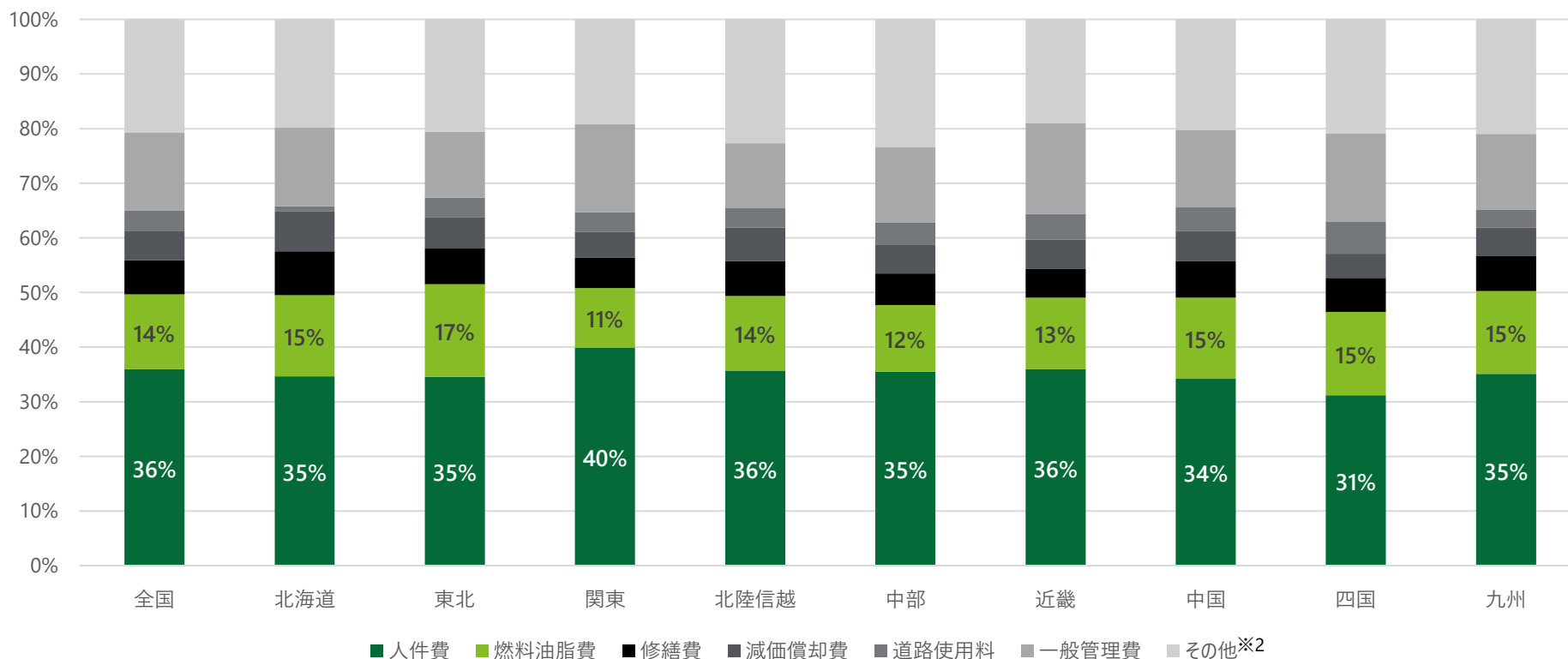
トラック運送業の原価（3/3）

トラック運送事業者の原価を地域別にみると、原価構成は人件費と燃料油脂費が2大原価であることは共通しています。

人件費の割合は関東が全国平均と比較して高く、首都圏の物価の高さが影響していると考えられます。

燃料費の割合は北海道・東北・中国・四国・九州が全国平均と比較して高くなっています。特に東北・中国・四国・九州は貨物の輸送距離が長く、より多くの燃料を消費する傾向にあるため燃料費の割合が高くなっていると考えられ、加えて山間部が多く製油所からの輸送コストが嵩み軽油価格自体が高くなる傾向にあることも一因と考えられます。

2024年度 営業費用に占める原価構成(1事業者平均)^{※1}



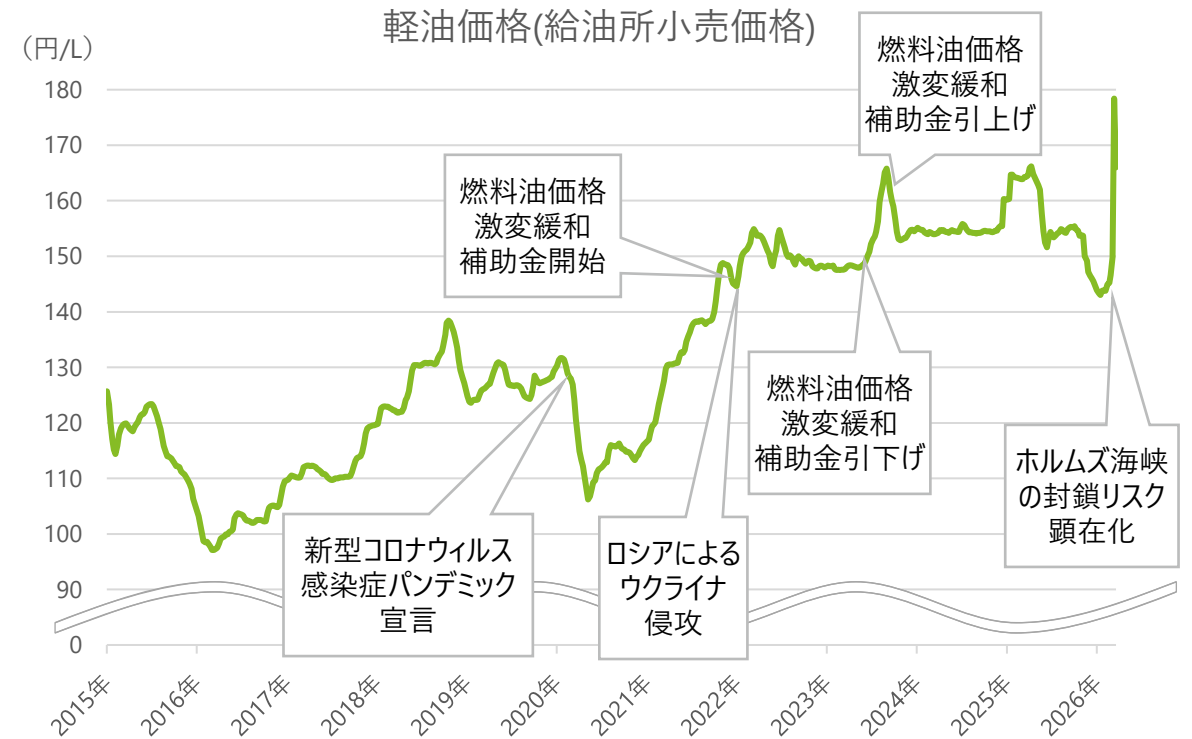
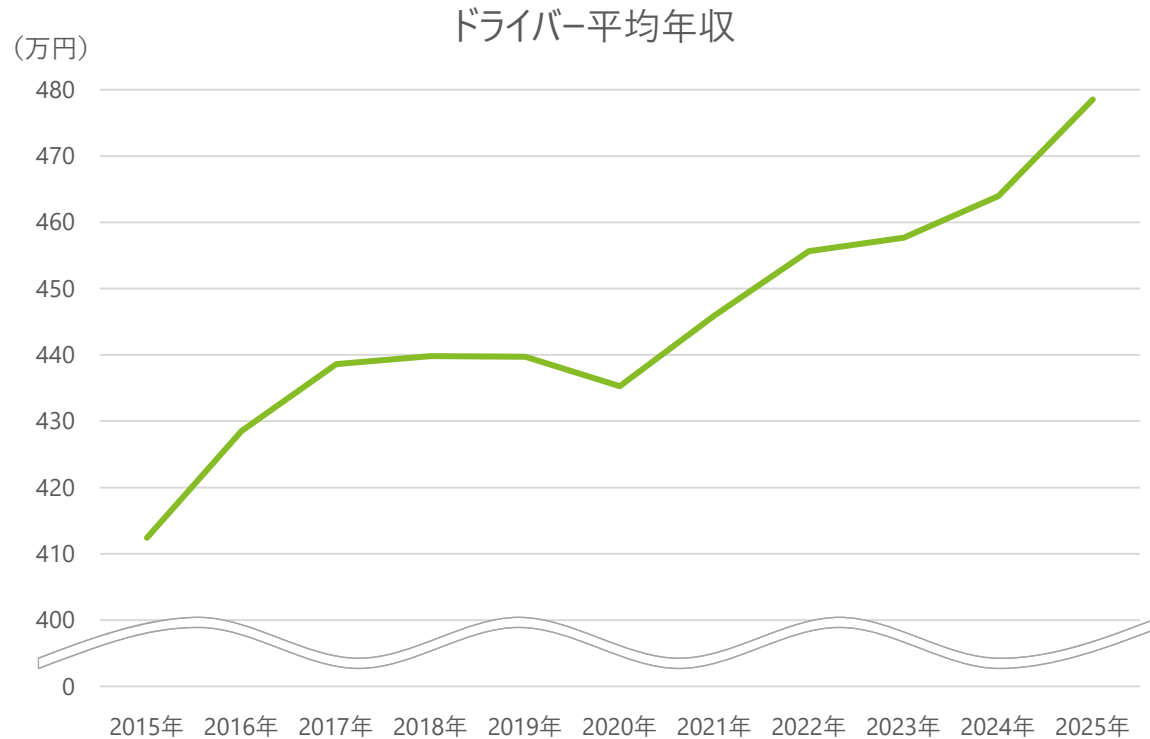
※1 調査対象事業者数2631社

※2 リース料・保険料・施設使用料等

2大原価（人件費・燃料油脂費）のトレンド（1/2）

2大原価である「人件費」と「燃料油脂費」の価格推移をみると、いずれも上昇トレンドにあります。

「人件費」について、ドライバー平均年収をみると2020年以降は上昇傾向にあります。COVID-19からの経済回復と「2024年問題」を踏まえた人材確保を背景に上昇していると推察されます。「燃料油脂費」は軽油小売価格を確認するとこちらも上昇傾向にあります。2021年以降COVID-19からの経済回復による需要急増により急騰しましたが、国際的な価格上昇の影響を緩和しパンデミックからの経済回復を進めるため、政府は2022年1月より燃料油価格激変緩和補助金による価格抑制の対策を講じ、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻後も軽油価格の上昇は抑えられていました。2023年6月より補助金の引下げが行われ価格は上昇しましたが、同年10月に補助金の引上げが行われると価格上昇は抑制されています。政府は2026年4月の軽油の暫定税率廃止を見据え、2025年11月より補助金を引上げ、暫定税率を廃止した場合と同程度の水準に価格を下げました。暫定税率廃止に伴い補助金の廃止が見込まれていましたが、2026年3月にイラン情勢の緊迫化に伴い政府は激変緩和措置を実施し、価格上昇を抑制しています。

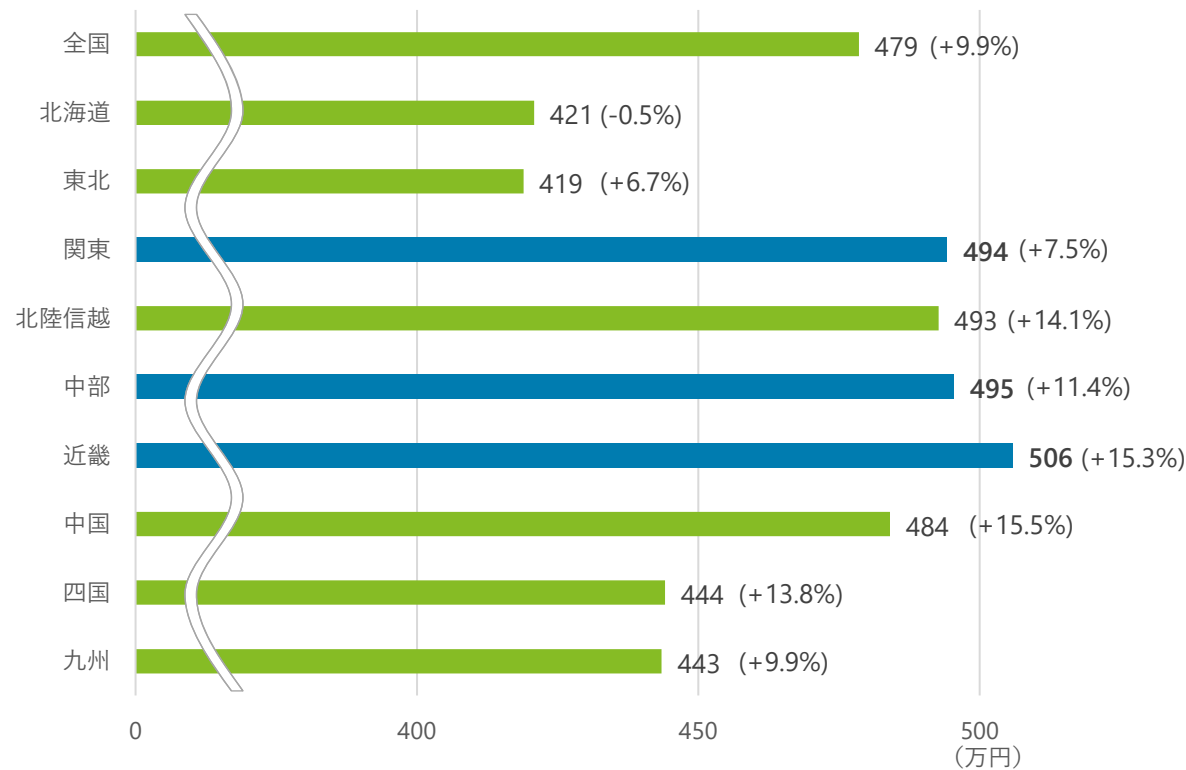


2大原価（人件費・燃料油脂費）のトレンド（2/2）

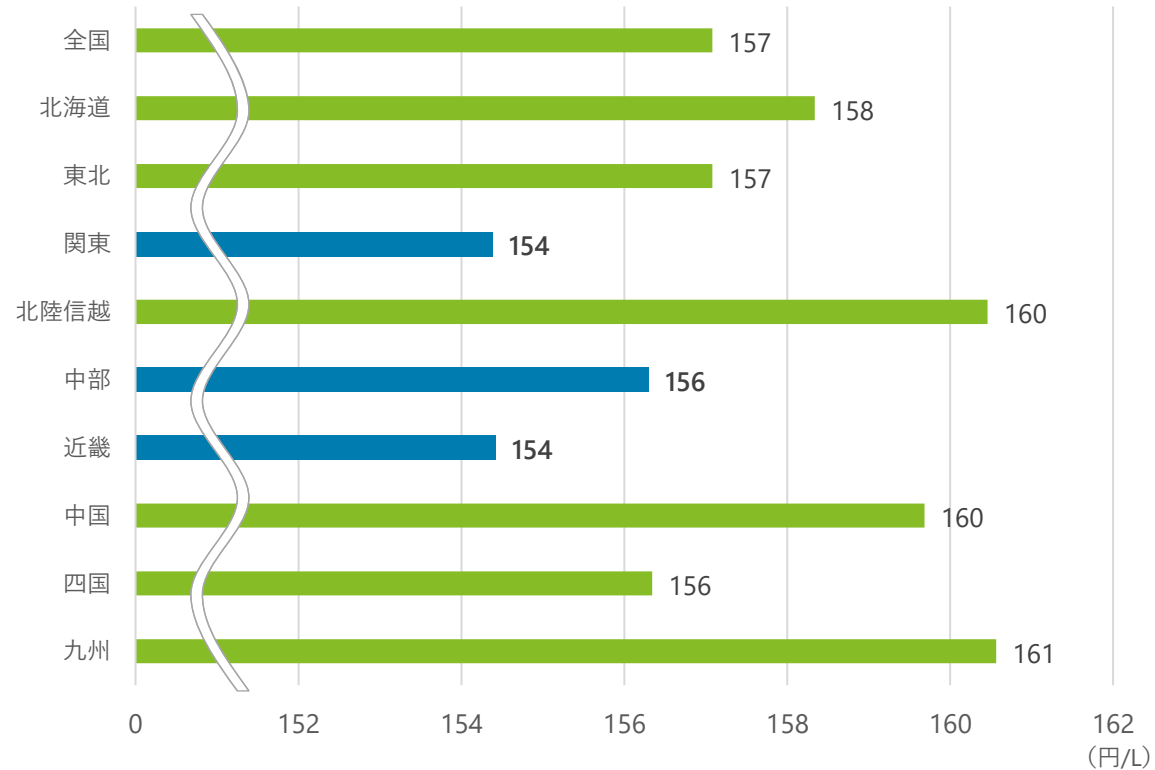
「人件費」にあたるドライバー平均年収と「燃料油脂費」にあたる軽油価格を地域別にみると、関東・中部・近畿については人件費は全国平均より高く、軽油価格は全国平均より低いことがわかります。都市圏は地価・物価が高いことから人件費は高くなる一方で、軽油価格は輸送コストを抑えることで低くなっていると推察されます。他地域は地価・物価等の生活コストが低いことから人件費は抑えられる一方で、軽油価格は輸送コスト等が影響して高くなっていることがうかがえます。

ドライバー賃金の増加率に着目すると、特に近畿や中国は増加傾向が顕著です。2020年から2025年の増加率は近畿が+15.3%、中国が+15.5%となっています。また、東日本（北海道、東北、関東、北陸信越）の平均増加率は+7.0%なのに対し、西日本（中部、近畿、中国、四国、九州）の増加率は+13.2%と、西日本の方が相対的に賃金増加傾向が強いことが分かります。

2025年 ドライバー平均年収 ※()は2020年比増減率



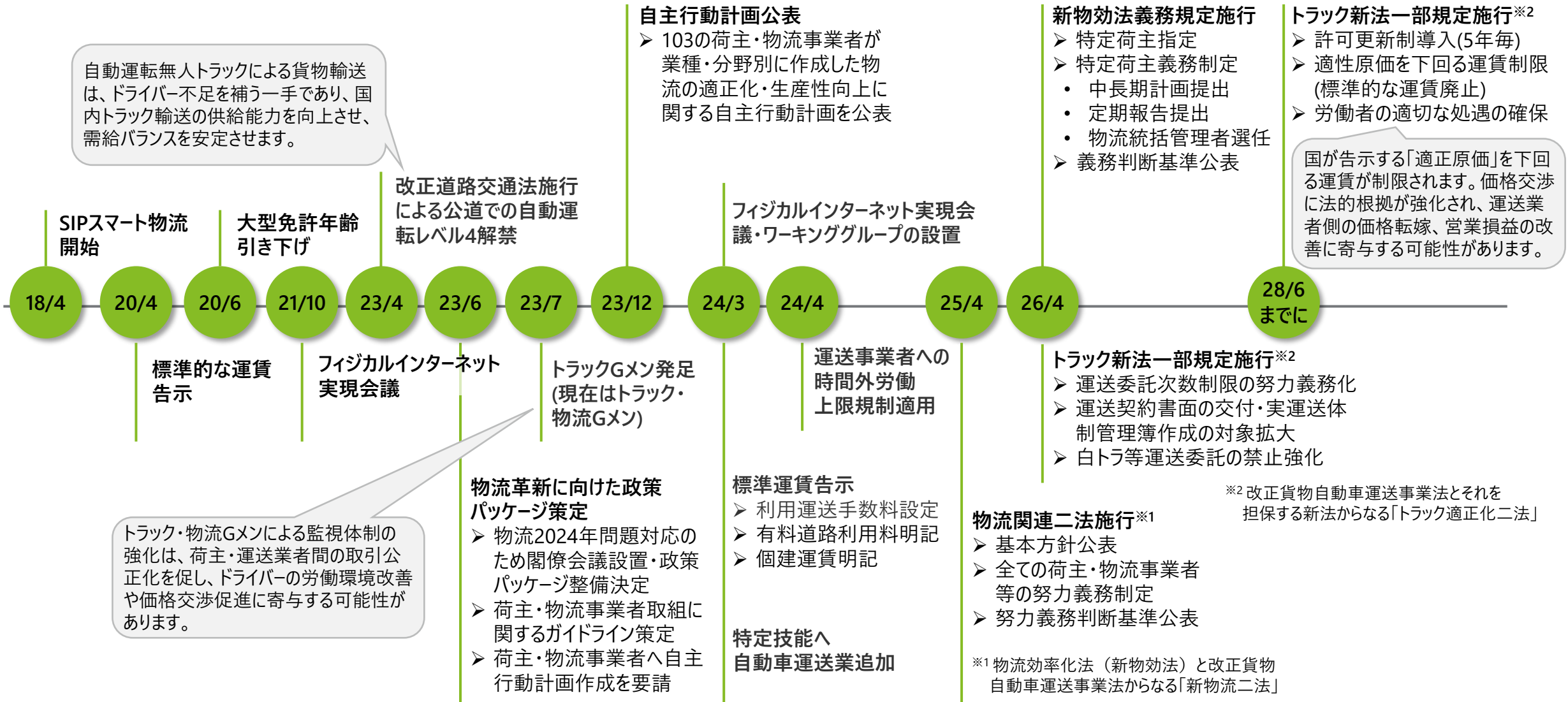
2025年 軽油価格(給油所小売価格, 年平均値)



コラム

(コラム) トラック輸送に関連する法規制・政策年表

「2024年問題」への対処、また新物効法を施行するにあたり、関連した各種政策が展開されています。2025年4月には物流関連二法が施行、2026年4月には新物効法の義務規定やトラック新法の一部規定が施行されるなど、荷主・物流事業者等への段階的な規制措置が行われています。



(コラム) 自動運転による無人貨物輸送実現に向けた国内動向

トラックドライバー不足が声高に叫ばれる中、自動運転トラックによる無人貨物輸送の実現に向け、国と民間企業が連携して実証実験・商用運行を行っています。現在、自動運転レベル4（高速道路等の限定領域での完全無人走行）の商用化に向け、株式会社T2やいすゞ自動車株式会社・日野自動車株式会社などが実証実験を行っています。特にT2は、2025年に国内初となる自動運転トラックによる幹線輸送の商用運行を開始するなど、自動運転トラック分野の国内トップランナーであり、今後の動向が注目されます。

国内物流に関わる自動運転簡易年表

年月	概要
2021年6月	経産省・国交省が自動運転レベル4等の先進モビリティサービス実現・普及を目指すPJ「RoAD to the L4」を立ち上げ
2023年4月	改正道路交通法施行によりレベル4公道走行認可
2024年6月	T2が自動運転トラック連続自動走行の実証実験に成功（レベル2相当）
2025年3月	国交省が新東名高速道路の駿河湾沼津-浜松間100キロに自動運転車専用レーン設置
7月	T2が自動運転トラックによる幹線輸送の商用運行を開始（レベル2相当）
10月	いすゞ、日野、他6社が、新東名高速道路における共同の総合走行実証を開始
2026年4月	T2が2027年からのレベル4幹線輸送サービス開始に向け、国内初となる自動運転トラックの「無人」「有人」切替拠点を神奈川と神戸に設置

自動運転レベルの分類

レベル	監視・対応主体		領域	実用化機能例
	通常時	非常時		
レベル5 完全運転自動化	システム		無制限	-
レベル4 高度運転自動化	システム		限定領域	高速道路等での完全自動走行（実証実験中）
レベル3 条件付運転自動化	システム			渋滞支援機能
レベル2 部分運転自動化	運転手			先行車追従機能および車線維持支援機能の複合
レベル1 運転支援	運転手			自動ブレーキ 先行車追従機能 車線維持支援機能
レベル0 運転自動化なし	運転手		-	後方死角検知機能 レーン逸脱警報機能

(コラム) トラック・物流Gメンの動向

「2024年問題」の解決を目指し、2023年7月に荷主・元請事業者への監視体制および働きかけ・要請等の体制強化を目的として、国交省にトラックGメン（現トラック・物流Gメン）が設置されました。国交省HPの目安箱や荷主・倉庫業者・運送業者・ドライバーへの聴取・調査をもとに、事業者への是正指導を行っています。荷主を中心に2026年3月までに約2500件の法的措置を実施しており、企業名の公表が伴う「勧告」は5件発生しています。違反行為のうち約半数を占めるのが、ドライバーの荷待ち時間に関わる荷主側の違反となっています。ドライバーの労働環境改善や荷主・運送業者間の価格交渉促進に向け、注視すべき国の活動の1つです。

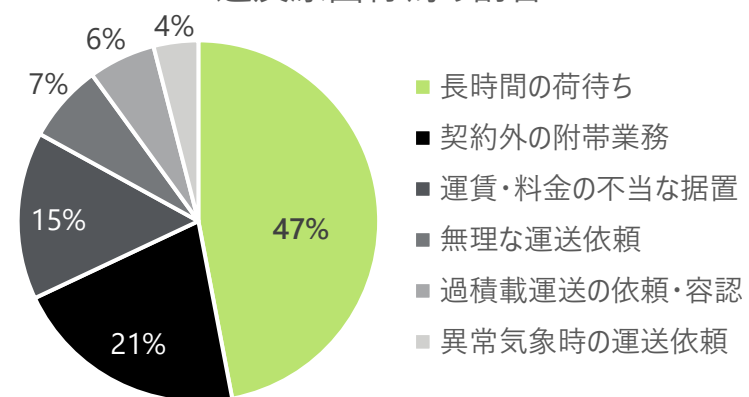
トラック・物流Gメン関連年表

年月	概要
2023年6月	「物流革新に向けた政策パッケージ」にトラックGメン創設が明記される
7月	全国162名体制のトラックGメン」が創設され、活動を開始する
11-12月	トラックGメンによる初の「集中監視月間」を実施
2024年1月	トラックGメンによる初の「勧告」を実施
4月	トラックドライバー時間外労働の上限規制の適用開始
11月	倉庫業者からの情報収集も行うなど、物流全体の適正化を目指し、組織名称を「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充（全国360名規模）
11-12月	改組後の新体制で、2回目の「集中監視月間」を実施
2025年1月	トラック・物流Gメンによる「勧告」を実施
10-11月	3回目の「集中監視月間」を実施

トラック・物流Gメンによる是正指導種別


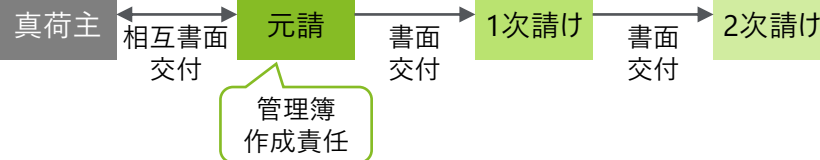
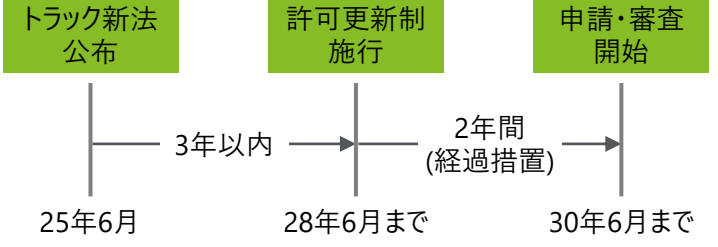
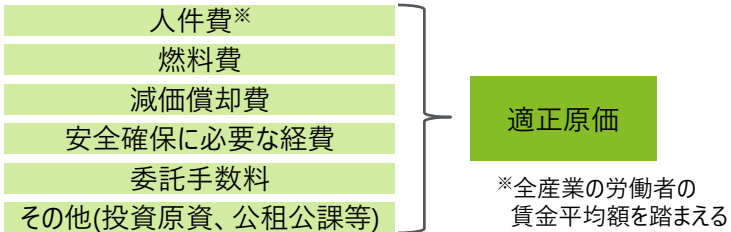
	条件	指導内容	件数(2026年3月時点)
勧告	要請後もなお改善されない場合	企業名公表 改善計画提出 結果報告	5件 (荷主3/元請1/その他1)
要請	違反原因行為の疑いが認められた場合	改善計画提出 結果報告	197件 (荷主108/元請83/その他6)
働きかけ	違反行為の疑いが認められた場合	確認・改善の促し	2385件 (荷主1680/元請592/その他113)

違反原因行為の割合



(コラム) トラック新法の概要

2025年6月に「トラック新法」(「トラック適正化二法」)が公布されました。大きく6つの政策が盛り込まれており、「運送委託次数制限の努力義務化」、「運送契約書面交付・実運送体制管理簿作成の義務化」、「白トラ運送委託の禁止強化」は2026年4月に施行、「許可更新制導入」、「適正原価を下回る運賃制限」、「労働者の適切な処遇確保」は公布から3年以内(2028年6月まで)に施行予定となっています。

<p>2026年4月 施行</p>	<p>① 運送委託次数制限の努力義務化</p> <p>トラック運送業者(軽貨物運送・特定貨物運送含む)及び貨物運送利用事業者は元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を2回以内に制限するよう努力義務化。</p> <p>26/4以降の取引構造</p>  <p>*真荷主とは自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者を指す。 2026年4月より真荷主の範囲から貨物運送利用事業者が除外される。</p>	<p>② 運送契約書面交付・実運送体制管理簿作成の対象拡大</p> <p>以下の事項について、一般貨物運送事業者だけでなく貨物運送利用事業者へも対象を拡大。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・真荷主・元請間での相互書面交付及び委託先への書面交付 ・元請事業者での実運送体制管理簿作成 <p>取引構造可視化の仕組み</p> 	<p>③ 白トラ運送委託の禁止強化</p> <p>許可を受けずに有償で運送行為を行うトラック(白トラ)への運送委託を行った場合、新たに処罰の対象に。 当該行為の疑いがある荷主等へトラック・物流Gメンが是正指導を実施。</p>
<p>2028年6月 までに 施行予定</p>	<p>④ 許可更新制導入</p> <p>トラック運送事業を5年毎の許可更新制化。許可基準に適正原価の収受、労働者の適切な処遇の確保、社会保険料の納付等の要件を追加。</p> <p>導入スケジュール</p> 	<p>⑤ 適性原価を下回る運賃制限(標準的な運賃廃止)</p> <p>国交省より適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を反映した「適正原価」告示。 運賃が「適正原価」を下回らないよう受注側・発注側双方に義務化。継続的な違反行為は行政指導対象に。</p> <p>「適正原価」の想定内訳</p>  <p>※全産業の労働者の賃金平均額を踏まえる</p>	<p>⑥ 労働者の適切な処遇確保</p> <p>貨物自動車運送事業法に労働環境整備や労働者の処遇の確保の必要性を明記。関係閣僚等から成る「物流政策推進会議」と実務者会議を設置。</p>

(コラム) トラック運送業の価格転嫁状況

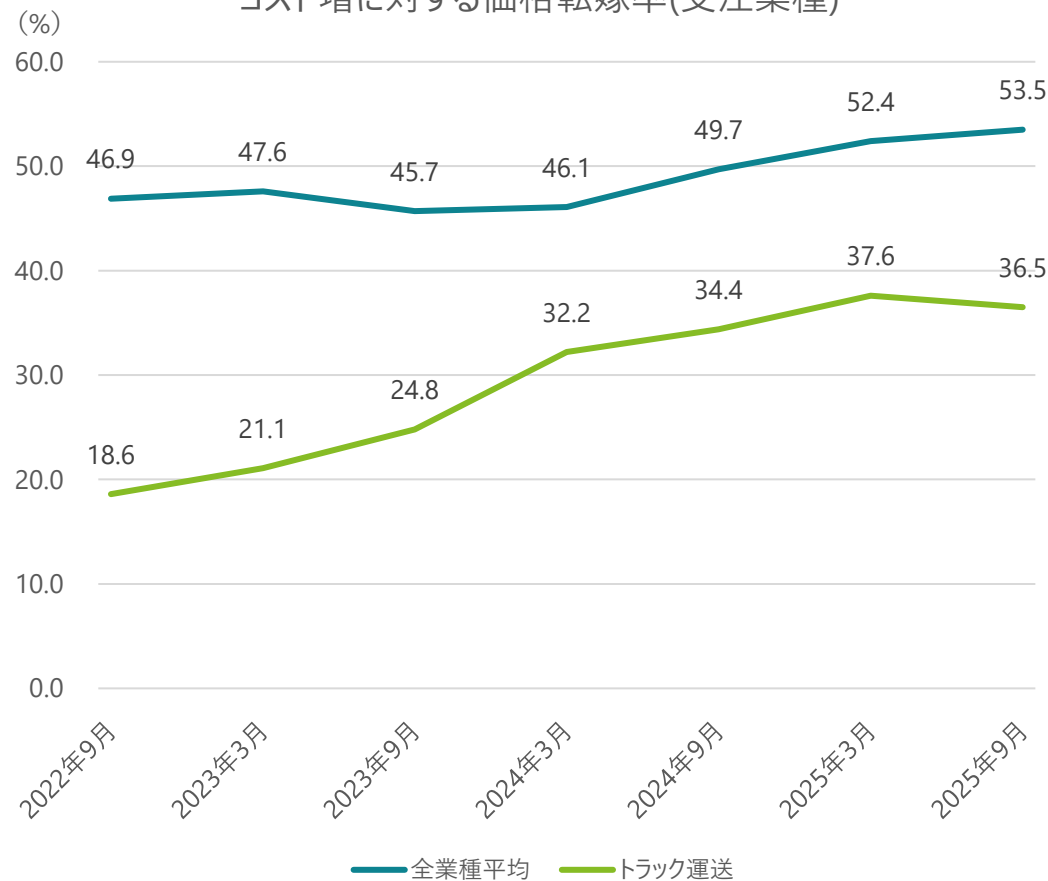
コスト増に伴う販売価格への転嫁率について、トラック運送業は30業種中27位と低く、価格転嫁が十分に進んでいないことが分かります。価格転嫁率の推移を見ると、直近3年でトラック運送業と業種平均の価格転嫁率の差は縮まってきてはいるものの、2025年3月から9月にかけては悪化しており、受注者側からの価格交渉の働きかけだけでなく、発注者側からの価格交渉の申し入れが求められます。

2025年9月 受注業種別価格転嫁率ランキング

順位	受注業種	コスト増に対する 転嫁率(%)	要素別転嫁率(%)		
			原材料費	エネルギー費	労務費
1	化学	64.5	66.5	58.8	56.4
2	機械製造業	63.4	68.3	60.4	59.9
3	卸売	61.8	63.8	54.7	53.1
4	電機・情報通信機器	61.1	64.6	55.1	56.8
5	自動車・自動車部品	58.1	66.6	57.4	56.9
6	小売	57.3	60.0	51.0	51.0
7	食品製造業	55.7	57.6	50.4	51.0
8	金属	54.8	60.3	49.7	49.5
9	建設	53.4	54.4	50.7	52.3
10	紙・紙加工	53.0	54.9	48.1	48.6
11	情報サービス・ソフトウェア	51.9	47.5	44.4	52.5

26	生活関連サービス	37.6	35.3	32.2	34.6
27	トラック運送	36.5	32.5	33.9	33.6
28	放送コンテンツ	34.0	34.9	30.3	32.5
29	飲食サービス	33.0	25.7	26.5	31.0
30	製薬	30.0	30.0	30.0	16.7

コスト増に対する価格転嫁率(受注業種)



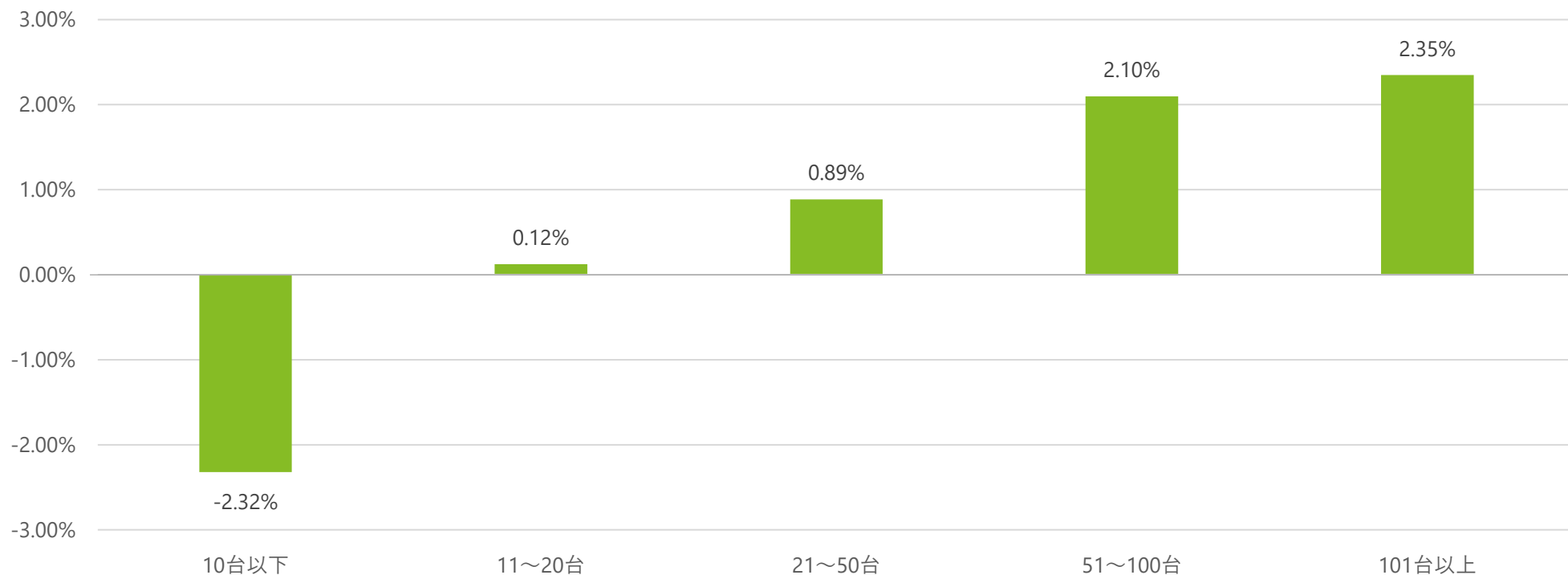
(コラム) トラック運送業の営業損益

トラック運送事業者の営業損益率（貨物運送事業における営業利益率）を事業規模別に見ていきます。

事業規模（保有車両台数）が小さいほど、営業損益率も低くなっており、保有車両が10台以下の事業者はマイナスとなっています。業務効率化の観点から、事業規模が小さいほど管理業務・事務業務などに掛かる一般管理費が高んで利益を圧迫していることが一因と考えられます。また、事業規模が小さいほど多重請階層の末端に位置付けられる傾向があるため、元請・上層の事業者に比べ安価な単価設定をとらざるをえないことも一因と考えられます。

事業者の価格交渉による料金設定の最適化だけでなく、2026年4月に一部規定が施行された「トラック新法」を契機として、公的な取り組みとしても事業者の公正な運営のために適正原価・適正価格の周知と監視を行う必要があります。

2024年度 営業損益率(保有車両台数別, 1事業者平均)^{※1}



※1 調査対象事業者数2631社

データソース・出所等

データソース・出所等 (1/4)

ページ	グラフ・表名称	参照元名称	参照元URL	参照方法
P.5	トラック輸送量(トン)	政府統計の総合窓口, 自動車輸送統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	データソース
	トラック輸送量(トンキロ)			
	10年間の減少量(トン)	政府統計の総合窓口, 貨物地域流動調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	
	ドライバー数	政府統計の総合窓口, 賃金構造基本統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	
	労働時間			
	有効求人倍率	北海道労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/hokkaido-roudoukyoku/home.html	
		福島労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/fukushima-roudoukyoku/	
		東京労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/tokyo-hellowork/home.html	
		石川労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/ishikawa-roudoukyoku/	
		愛知労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/aichi-roudoukyoku/	
		大阪労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/osaka-roudoukyoku/	
		広島労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/hiroshima-roudoukyoku/	
		香川労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/kagawa-roudoukyoku/	
	福岡労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/fukuoka-roudoukyoku/		
ドライバー年収	政府統計の総合窓口, 賃金構造基本統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/		
軽油価格	経済産業省 資源エネルギー庁, 給油所小売価格調査	https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/results.html		
ドライバー年収上昇率	政府統計の総合窓口, 賃金構造基本統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/		
企業向けサービス価格指数	日本銀行, 企業向けサービス価格指数の公表データ一覧	https://www.boj.or.jp/statistics/pi/cspi_release/index.htm		
企業向けサービス価格指数				
P.7	企業向けサービス価格指数			

データソース・出所等 (2/4)

ページ	グラフ・表名称	参照元名称	参照元URL	参照方法
P.9	トラック輸送量(トン)	政府統計の総合窓口, 自動車輸送統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	データソース
	トラック輸送量(トンキロ)			
	トラック輸送 1トンあたりの距離(km)			
P.10	2020年度-2024年度 トンキロ増加量ランキング	経済産業省, 令和6年度電子商取引に関する市場調査報告書	https://www.meti.go.jp/press/2025/08/20250826005/20250826005.html	
	B to C市場規模・EC化率(物販分野)			
	宅配便 取扱個数			
P.11	2024年度 vs 2014年度	政府統計の総合窓口, 貨物地域流動調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	
	2024年度 vs 2023年度			
P.13	雇用人員判断D.I.	日本銀行, 全国企業短期経済観測調査	https://www.boj.or.jp/statistics/tk/index.htm	
P.14	有効求人倍率(自動車運転従事者)	政府統計の総合窓口, 一般職業紹介状況 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	
P.15	有効求人倍率(自動車運転従事者)	北海道労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/hokkaido-roudoukyoku/home.html	
		福島労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/fukushima-roudoukyoku/	
		東京労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/tokyo-hellowork/home.html	
		石川労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/ishikawa-roudoukyoku/	
		愛知労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/aichi-roudoukyoku/	
		大阪労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/osaka-roudoukyoku/	
		広島労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/hiroshima-roudoukyoku/	
		香川労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/kagawa-roudoukyoku/	
		福岡労働局	https://jsite.mhlw.go.jp/fukuoka-roudoukyoku/	

データソース・出所等 (3/4)

ページ	グラフ・表名称	参照元名称	参照元URL	参照方法			
P.16	ドライバー年間労働時間(1人あたり)	政府統計の総合窓口, 賃金構造基本統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	データソース			
	ドライバー数						
	ドライバー年齢階層						
P.17	1人あたりドライバー労働時間(2015年=100)						
	ドライバー数(2015年=100)						
P.18	2023年-2024年 業種別・性別 トラックドライバー数						
	2023年-2024年 企業規模別・年齢別 トラックドライバー数および平均年収 (大型以外・男性)						
P.20	2024年度 営業費用に占める原価割合 (保有車両台数別, 1事業者平均)				全日本トラック協会, 経営分析報告書	https://jta.or.jp/member/keiei/keiei_bunseki.html	データソース
P.21	営業費用に占める原価割合(1事業者平均)						
P.22	2024年度 営業費用に占める原価構成 (1事業者平均)						
P.23	ドライバー平均年収	政府統計の総合窓口, 賃金構造基本統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	データソース			
	軽油価格(給油所小売価格)	経済産業省 資源エネルギー庁, 給油所小売価格調査	https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/results.html				
P.24	2025年 ドライバー平均年収	政府統計の総合窓口, 賃金構造基本統計調査 (e-Stat)	https://www.e-stat.go.jp/	データソース			
	2025年 軽油価格 (給油所小売価格, 年平均値)	経済産業省 資源エネルギー庁, 給油所小売価格調査	https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/results.html				

データソース・出所等 (4/4)

ページ	グラフ・表名称	参照元名称	参照元URL	参照方法
P.27	国内物流に関わる自動運転簡易年表	経済産業省, 「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト (RoAD to the L4)」について	https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/Automated-driving/RoADtotheL4.html	出所
		国土交通省, 新東名高速道路における自動運転トラックの実証実験を開始	https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001884.html	
		株式会社T2, プレスリリース	https://www.t2.auto/news/	
		いすゞ自動車株式会社, プレスリリース	https://www.isuzu-global.com/ja/newsroom.html	
	自動運転レベルの分類	国土交通省, 自動運転のレベル分けについて	https://www.mlit.go.jp/common/001226541.pdf	
P.28	トラック・物流Gメン関連年表	国土交通省, 「トラック・物流Gメン」について	https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html	
	トラック・物流Gメンによる是正指導種別			
	違反原因行為の割合			
P.29	(コラム) トラック新法の概要	国土交通省 近畿運輸局 自動交通部 貨物課, トラック適正化二法について	https://www.kansai.meti.go.jp/5ryusa/buturyu/02_unyukyoku_shiryo.pdf	
P.30	2025年9月 受注業種別価格転嫁率ランキング	中小企業庁, 価格交渉促進月間フォローアップ調査	https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/index.html	データソース
	コスト増に対する価格転嫁率(受注業種)			
P.31	2024年度 営業損益率 (保有車両台数別, 1事業者平均)	全日本トラック協会, 経営分析報告書	https://jta.or.jp/member/keiei/keiei_bunseki.html	

執筆者・お問い合わせ先

寺西 雅尚

合同会社デロイト トーマツ パートナー

✉ mteranishi@tohmatu.co.jp

上原 幸大

合同会社デロイト トーマツ シニアマネージャー

✉ yukuehara@tohmatu.co.jp

デロイト トーマツ グループは、日本におけるデロイト アジア パシフィック リミテッド および デロイト ネットワーク のメンバーである合同会社 デロイト トーマツ グループ ならびに そのグループ 法人（有限責任監査法人 トーマツ、合同会社 デロイト トーマツ、デロイト トーマツ 税理士 法人 および DT 弁護士 法人 を含む）の総称です。デロイト トーマツ グループ は、日本で最大級の プロフェッショナル グループ のひとつであり、各 法人 がそれぞれの適用法令に従い プロフェッショナル サービス を提供しています。また、国内 30 都市 以上に 2 万人 超の 専門 家を擁し、多国籍 企業 や 主要 な 日本 企業 を クライアント としています。詳細は デロイト トーマツ グループ Web サイト、www.deloitte.com/jp をご覧ください。

Deloitte（デロイト）とは、Deloitte Touche Tohmatsu Limited（“Deloitte Global”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイトネットワーク”）のひとつまたは複数を指します。Deloitte Global ならびに 各メンバーファーム および 関係法人 はそれぞれ法的に独立した別個の組織体であり、第三者に関して相互に義務を課しまたは拘束させることはありません。Deloitte Global および その各メンバーファーム ならびに 関係法人 は、自らの作為および不作為についてのみ責任を負い、互いに他のファームまたは関係法人の作為および不作為について責任を負うものではありません。Deloitte Global はクライアントへのサービス提供を行いません。詳細は www.deloitte.com/jp/about をご覧ください。

デロイト アジア パシフィック リミテッド は保証有限責任会社であり、Deloitte Global のメンバーファームです。デロイト アジア パシフィック リミテッド のメンバー および それらの関係法人 は、それぞれ法的に独立した別個の組織体であり、アジア パシフィック における 100 を超える都市（オークランド、バンコク、北京、ベンガルール、ハノイ、香港、ジャカルタ、クアラルンプール、マニラ、メルボルン、ムンバイ、ニューデリー、大阪、ソウル、上海、シンガポール、シドニー、台北、東京を含む）にてサービスを提供しています。

Deloitte（デロイト）は、最先端のプロフェッショナルサービスを、Fortune Global 500® の約 9 割の企業や多数のプライベート（非公開）企業を含むクライアントに提供しています。デロイトは、資本市場に対する社会的な信頼を高め、クライアントの変革と繁栄を促進することで、計測可能で継続性のある成果をもたらすプロフェッショナルの集団です。デロイトは、創設以来 180 年の歴史を有し、150 を超える国・地域にわたって活動を展開しています。“Making an impact that matters” をパーパス（存在理由）として標榜するデロイトの約 46 万人の人材の活動の詳細については、www.deloitte.com をご覧ください。

本資料は皆様への情報提供として一般的な情報を掲載するのみであり、Deloitte Touche Tohmatsu Limited（“Deloitte Global”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイトネットワーク”）が本資料をもって専門的な助言やサービスを提供するものではありません。皆様の財務または事業に影響を与えるような意思決定または行動をされる前に、適切な専門家にご相談ください。本資料における情報の正確性や完全性に関して、いかなる表明、保証または確約（明示・黙示を問いません）をするものではありません。また Deloitte Global、そのメンバーファーム、関係法人、社員・職員または代理人のいずれも、本資料に依拠した人に関係して直接または間接に発生したいかなる損失および損害に対しても責任を負いません。Deloitte Global ならびに 各メンバーファーム および 関係法人 はそれぞれ法的に独立した別個の組織体です。



IS 669126 / ISO 27001



BCMS 764479 / ISO 22301

IS/BCMSそれぞれの認証範囲はこちらをご覧ください

<https://www.bsigroup.com/clientDirectory>

