

人手不足が一段と深刻化するトラック業界 ～生産性向上に向けた取組みの加速が急務～

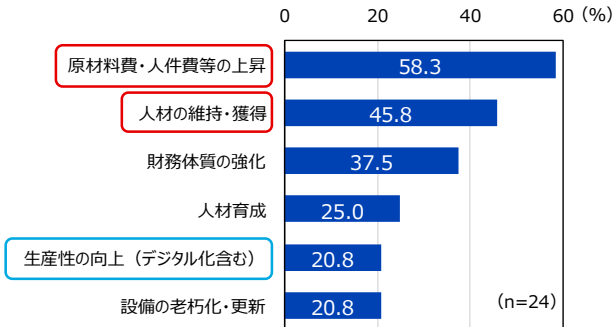
高市政権が打ち出した「時間外労働規制の緩和」にかかる議論が高まっています。そこで今回は、5年間の猶予を経て2024年4月より「時間外労働上限規制」が適用されたトラック事業者の近況について概観してみました。

30代～40代の就業者の減少が続く

ひろぎんHD経済産業調査部が今年10月に実施したアンケートでは、トラック事業者の中長期的な課題として、「原材料費・人件費等の上昇」が6割近くを占めて最も多く、「人材の維持・獲得」が4割台半ばで続いています（図表1）。

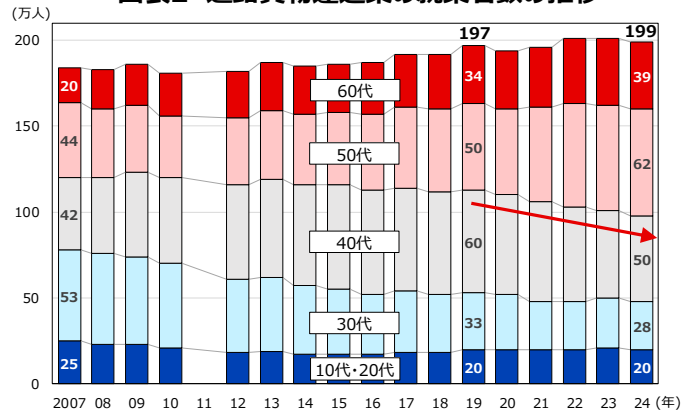
実際、道路貨物運送業の就業者数は、2019年の197万人から2024年は199万人へと増加しているものの、50代以上が増加する一方で、30代～40代は大きく減少。ドライバーの高齢化が急速に進む中で、20代以下も横這いにとどまっており、特に中堅・若手の人手不足感が一段と高まっている状況が窺えます（図表2）。

図表1 トラック事業者の中長期的な課題（上位6項目）



(資料) ひろぎんHD経済産業調査部「2025年度下期経営者アンケート」

図表2 道路貨物運送業の就業者数の推移



(注) 2011年は調査実績なし

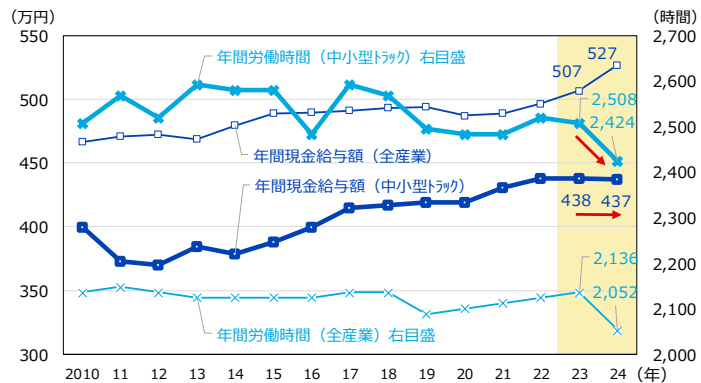
(資料) 総務省「労働力調査」よりひろぎんHD経済産業調査部作成

全産業との給与差は拡大の方向

こうした中で、中小型トラックドライバーの2024年の労働時間は2,424時間（前年比▲84時間）と、全産業同様に大きく減少していますが、昨今の賃上げの流れにもかかわらず現金給与額は437万円（同▲1万円）と弱含んでいます（図表3）。全産業との給与額の差はむしろ広がる方向にあり、時間外労働の減少に伴う収入減がドライバーの離職に繋がっていると指摘する向きもあります。

規制緩和については、従業員の心身の健康維持を前提に今後の議論の行方が注目されるようですが、トラック事業者が引き続き労働条件・労働環境の改善に取り組む方向性には変わりはないとみられます。すなわち、運賃適正化の取組みは勿論ですが、荷主・トラック事業者同士の連携を通じ、積卸の効率化や荷待ち時間の削減による実車率の改善、共同輸配送による積載率の改善など、生産性向上に向けた取組みを加速させていく必要があります。

図表3 年間現金給与額・労働時間の推移



(注) 企業規模10人以上

(資料) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」よりひろぎんHD経済産業調査部作成

品質向上のためアンケートにご協力ください。



- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：古谷 (Tel.082-247-4958) までお願いします。