トラックの運賃規制は賃上げにつながるか

～トラック適正化二法による運賃規制の意義～

シティ・モビリティ領域　上級研究員　水上　義宣

トラック運送事業者に適正原価を下回らない運賃・料金や労働者の適正処遇を義務付ける、トラック適正化二法が 2028 年 6 月までに施行される。同法がトラック運転手の賃金を上昇させるか、過去の規制改定時の賃金、労働時間の変化から考察する。

１．トラック適正化二法の成立と運転手の労働環境

2025 年 6 月にトラック適正化二法[1]が成立した。公布 3 年後の 2028 年 6 月までに貨物自動車運送事業者に、適正原価を下回らない運賃・料金での運送の引き受け、労働者の適正処遇が義務付けられる。また、現在は期限の定めがない貨物自動車運送事業の許可について、5 年ごとの更新制となり、基準を満たさない事業者は許可が更新されなくなる。

トラック適正化二法の目的として、「我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等」[2]を図ることが挙げられている。その背景には、運転手不足によって 2030 年度にトラック輸送力が 34.1%不足すると試算された[3]こと、トラック運転手が全産業平均と比べて年間実労働時間が 14%長く、年間所得額が 14%低いこと[4]がある。

過去、貨物自動車運送事業では、1990 年 12 月、2003 年 4 月に大きな規制改定が実施された。本稿では過去 2 回の規制改定前後のトラック運転手の労働時間、賃金の推移と、賃金変化の要因を分析し、規制改定がトラック運転手の労働環境に与える影響を考察する。

なお、本稿の分析で使用する自動車輸送統計の輸送量は、2010 年 10 月に集計方法が見直されたことから、2009 年度までの数値と 2010 年度以降の数値が連続しない[5]。このため、本稿における分析の期間は 2009 年度までとした。

２．過去の規制改定と事業者の小規模化

前提となる過去 2 回の規制改定の概要[6]と運送事業者の事業環境の変化について解説する。

---

1 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和 7 年法律第 60 号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和 7 年法律第 61 号）

2 国土交通省：トラック適正化二法について、https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000019.html、最終閲覧日 2026 年 8 月 20 日

3 NX 総合研究所：第 3 回持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料 1 「物流の 2024 年問題」の影響について（2）、pp.10-12、2022 年 11 月

4 賃金構造基本統計調査における 2025 年の道路貨物運送業と全産業の比較

5 自動車輸送統計の「利用にあたっての参考情報」より。なお、接続係数により接続する方法もあるが、2010 年 3～6 月の調査結果には東日本大震災の影響による調査結果の補填もあるため、本稿では 2009 年度以前と 2010 年度以降を接続係数で接続する手法を採用しなかった。

6 規制の変遷は、全日本トラック協会：日本のトラック輸送産業－現状と課題－2025、pp.12-13、2025 年 10 月や国土交通省トラック運送業の適正運賃・料金検討会の第 1 回検討会資料、https://www.mlit.go.jp/common/001138838.pdf、最終閲覧日：2026 年 8 月 7 日 に詳しい。

まず 1990 年 12 月に、貨物自動車運送事業は、需給調整を伴う免許制から、条件を満たした事業者に事業許可を与える許可制に移行した。運賃・料金は認可制から事前届出制に変更された。この規制改定で需給調整による参入規制が撤廃[7]され、新規参入がしやすくなった。

次に 2003 年 4 月に一段の規制改定が行われた。貨物を積み下ろしできる区域を制限していた営業区域制度が廃止され、全国どこでも運送できるようになった。また、運賃・料金も事前届出制から事後届出制に変更された。これにより、トラック運送事業者は拠点の場所に関係なく全国どこでも運送に参入できるようになり、運賃・料金もより機動的に変更できる[8]ようになった。

≪図表１≫貨物自動車運送事業の規制の変遷

	～1990年11月	1990年12月～	2003年4月～
新規参入のしやすさ	×	△	○
事業免許・許可	免許	許可	許可
需給調整	あり	なし	なし
営業区域・路線の指定	あり	あり	なし
運賃・料金の変更しやすさ	×	△	○
運賃・料金	認可	事前届出	事後届出

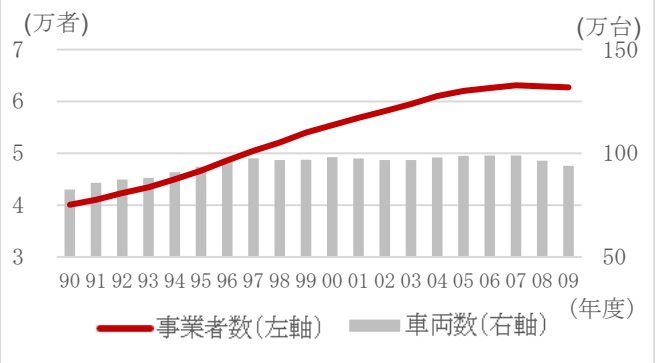
（出典）道路運送法、貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業報告規則及び脚注 6 より SOMPO インスティチュート・プラス作成

1990 年 12 月の規制改定以降トラック運送の事業者数、車両数は増加した。事業者数は 1990 年度 4.0 万者から 2009 年度 6.3 万者に増えた。車両数は 1990 年度 82.6 万台から 1997 年度 97.5 万台まで増加した。1997 年度以降は年度による増減があり 1997～2009 年度は 93～99 万台の間で推移している。≪図表２≫

営業用トラック[9]の輸送量は 1990 年度 1,938 億トンキロから 2009 年度 2,925 億トンキロに増加した。しかし、運送事業者数も増えているので 1 事業者あたり輸送トンキロは 400～500 万トンキロでほぼ横ばいとなっている。

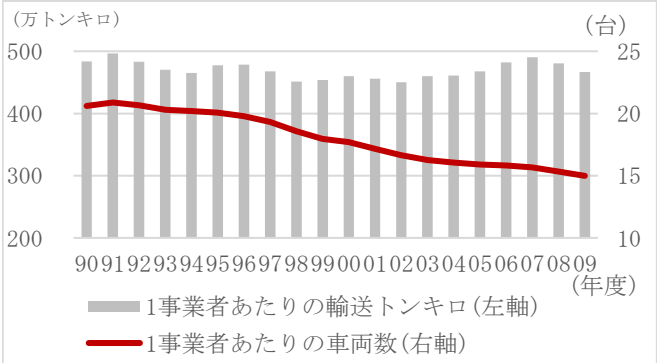
1 事業者あたりの車両数は 1990 年度 20.6 台から 2009 年度 15.0 台に減少している。1 事業者あたりの車両数は一貫して減少しており、事業者の小規模化が進んだ。≪図表３≫

≪図表２≫営業用トラック車両数と事業者数



（出典）交通関連統計資料集及び国土交通省：貨物自動車運送事業者数の推移より SOMPO インスティチュート・プラス作成

≪図表３≫１事業者あたりの輸送量と車両数



（出典）交通関連統計資料集及び国土交通省：貨物自動車運送事業者数の推移より SOMPO インスティチュート・プラス作成

[7] 道路運送法第六条は、一般自動車運送事業の免許基準を「当該事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること。」「当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであること。」としていた。1990 年 12 月に施行された貨物自動車運送事業法は、第七条で供給が需要に対して著しく過剰になっている場合の緊急調整措置を定めているものの、それ以外に需給を許可基準とする規定を設けていない。

[8] 国土交通省：平成 13 年度～平成 14 年度プログラム評価書 貨物自動車運送のあり方 －いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証－、p.24、2003 年 3 月は運賃・料金規制の課題と今後の方向性について「事業者の手続きを可能な限り簡素化し、事業の機動性を高める観点から、事前届出制は廃止することが適当である。」とした。

[9] トラックには他人の荷物を有償で運ぶ営業用トラックと自社の荷物の運送などに使う自家用トラックがある。本稿では営業用トラックを分析の対象としている。

1990 年 12 月規制改定以降、トラック運送は輸送量を伸ばしたが、同時に新規参入も多く、1 事業者あたりの輸送量は増えなかった。1 事業者あたりの車両数は減少し、事業者の小規模化が進んだ。

３．労働環境の推移

事業者の小規模化の中でトラック運転手の労働時間と賃金がどう変化したか、規制改定前後の賃金構造基本統計調査[10]から確認する。

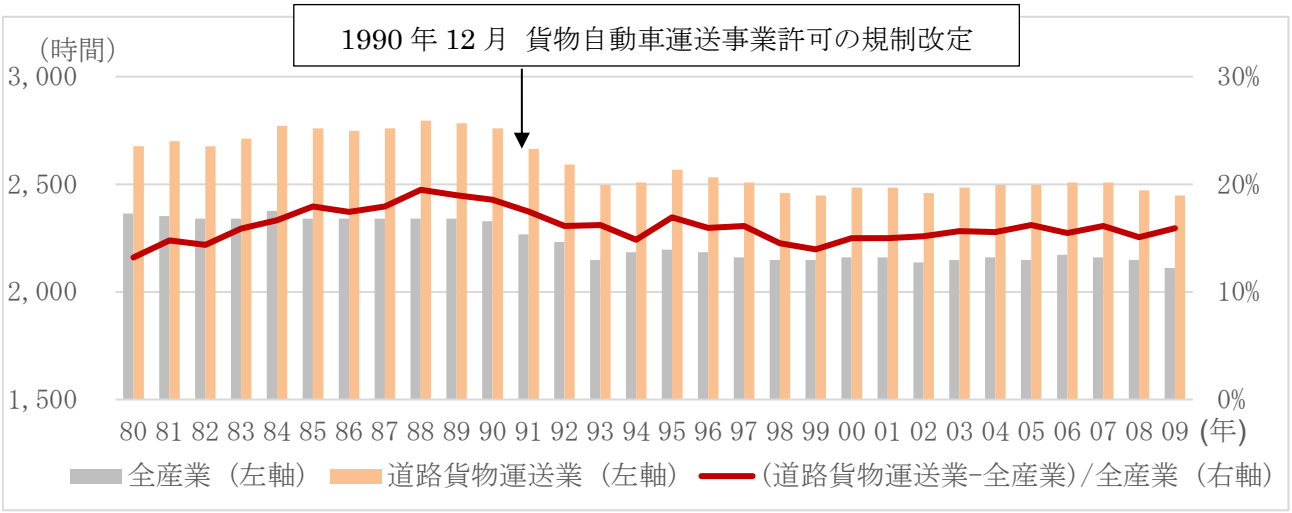
（1）労働時間は減少のち横ばい

道路貨物運送業の年間実労働時間は規制改定前の 1980 年から 1990 年まで 2,700 時間前後で、全産業と比べて 13～20%長く、規制改定直前の 1990 年には 2,760 時間、全産業+18.6%だった。

1990 年規制改定後、時間数、全産業との比較ともに減少に転じ、1994 年には 2,508 時間、全産業+14.8%まで減少した。

1994 年以降は労働時間、全産業との比較ともに横ばいに転じた。

≪図表４≫全産業と道路貨物運送業の年間実労働時間の推移



（注）年間実労働時間＝（所定内労働時間＋超過実労働時間）×12 か月

（出典）賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

1990 年代は貨物自動車運送事業の規制改定のほか、1987 年の労働基準法改定により法定労働時間が週 48 時間から 1997 年 4 月までに週 40 時間に段階的に引き下げられた[11]。トラック運転手には「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が告示されており、運転時間の上限が定められている[12]。この運転時間の上限は≪図表５≫のとおり、1992 年 1 月から週 44 時間に引き下げられた。

1990 年 12 月の運送事業規制の改定及び 1992 年 1 月の運転時間の上限引き下げの前後でトラック運転手の労働時間は短縮された。1994 年以降は横ばいで全産業より 15%前後長くなっている。

---

[10] 賃金構造基本統計調査は毎年 6 月分の賃金等を調査する。詳細は同調査の「調査の概要」を参照。

[11] 厚生労働省：第２回副業・兼業の場合の労働時間管理の在り方に関する検討会 資料１ 労働時間法制の主な改正経緯について、2018 年 10 月及び東京都トラック協会：36 協定等届出書類と労務管理の実務、p.1、2017 年 2 月

[12] 改善基準告示は運転時間の上限のほか、始業から終業までの休憩や時間外労働を含む拘束時間の上限など、その他の労働時間に関する規制も定めている。トラック運転手は法定外労働を含めて改善基準告示の範囲内で勤務する必要があり、実務上、改善基準告示が労働時間の上限となる。改善基準告示の変遷は図表 5 の出典に詳しい。

≪図表５≫トラック運転手に対する労働時間規制の変遷

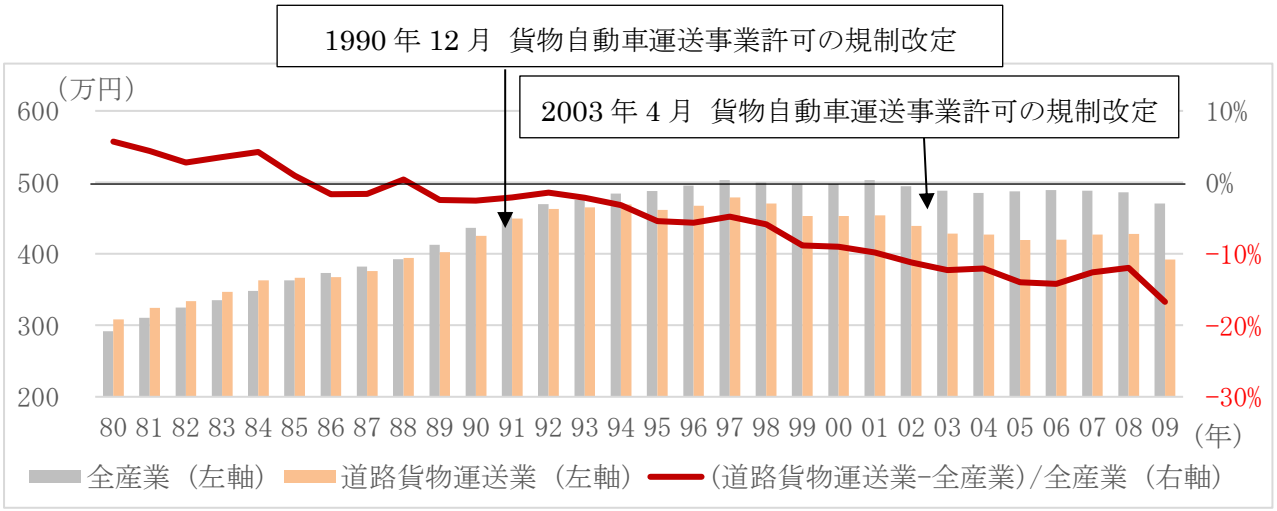
発効		1989年2月	1992年1月	1993年4月	1997年4月
運転時間の上限	2週間平均 1週間あたり	48時間	44時間	44時間	44時間
対応する 法定労働時間	1週間	48時間	46時間	44時間	40時間

（出典）厚生労働省：第 10 回労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会 参考資料２ 改善基準告示の見直しについて(参考資料)、p.33、2022 年 9 月より SOMPO インスティチュート・プラス作成

（２）下がる賃金

道路貨物運送業の年間所得額は 1980 年には 308 万円、全産業+5.7%だった。1994 年までは年間所得額は増加しており、全産業との比較でも 1993 年までは-3%以上のおおむね全産業並みで推移していた。1994 年は 469 万円、全産業-3.2%と-3%を下回り、以降全産業との比較で下落していく。2009 年には 392 万円、全産業より-16.7%まで低下した。≪図表６≫

≪図表６≫全産業と道路貨物運送業の年間所得額の推移

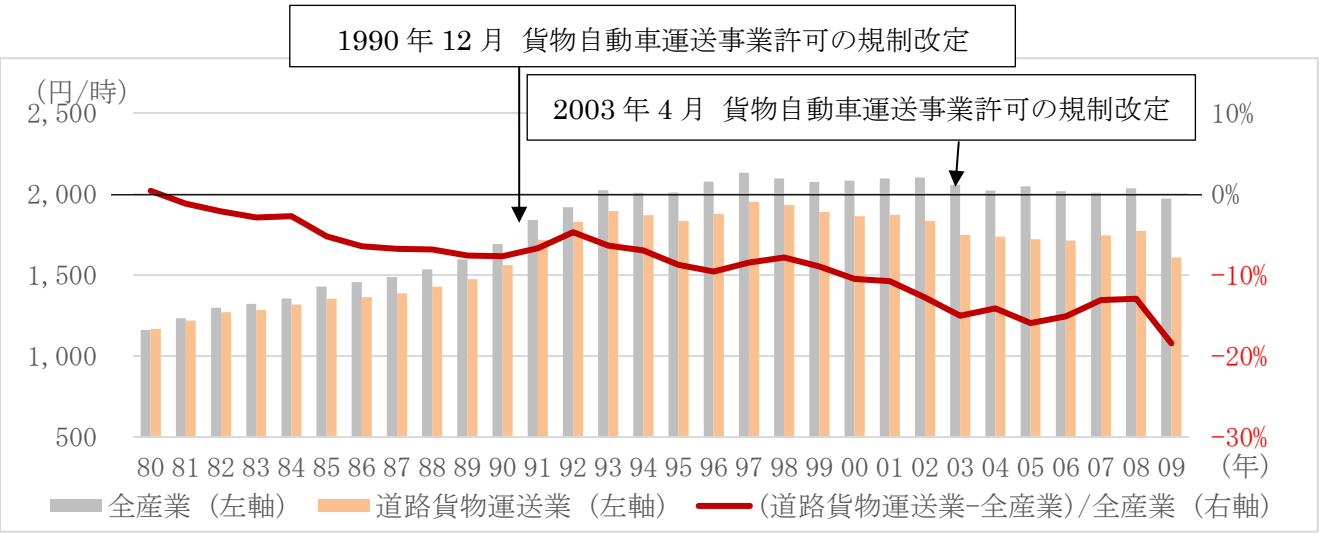


（注）年間所得額＝きまって支給する現金給与額×12 か月＋年間賞与その他特別支給額

（出典）賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

労働時間の変化の影響を取り除いた所定内時給換算額も確認する。道路貨物運送業の所定内時給換算額は全産業と比較すると 1980 年にはほぼ変わらなかったものの徐々に低下し、1990 年には-7.7%となった。1990 年規制改定直後の 1991 年、1992 年は金額、全産業との比較とも上昇したものの、1993 年以降は全産業と比較して再び下落し、2009 年には-18.4%となった。≪図表７≫

≪図表７≫全産業と道路貨物運送業の所定内時給換算額の推移



（注）所定内時給換算額＝（所定内給与額＋年間賞与その他特別支給額÷12）÷所定内労働時間

（出典）賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

（３）低賃金長時間労働へ

トラック運転手の労働時間は 1980 年から 1988 年まで全産業と比較して伸び、1988 年には全産業より 2 割長くなった。1990 年規制改定前後で労働時間数、全産業との比較の両方で短縮し、1994 年には全産業+14.8%まで短くなったが、その後は横ばいとなっている。

トラック運転手の時給は 1990 年規制改定前から全産業より低かった。規制改定直後の 1991 年、1992 年には上昇したが、その後は下落し、2009 年には全産業と比較して 18.4%低くなっている。

1990 年規制改定前は時給で全産業を下回るものの労働時間が長かったことから、年間所得額では全産業並みとなっていた。1990 年規制改定前後で労働時間が短縮し、さらに 1993 年以降時給も全産業より大きく下落したことから 1993 年以降年間所得額も全産業に劣後するようになり 2009 年には全産業と比べて−16.7%まで低下した。

1993 年以降労働時間が横ばいの中で、全産業と比べて時給が下がり続けたことで、トラック運転手の労働環境は低賃金長時間労働となった。

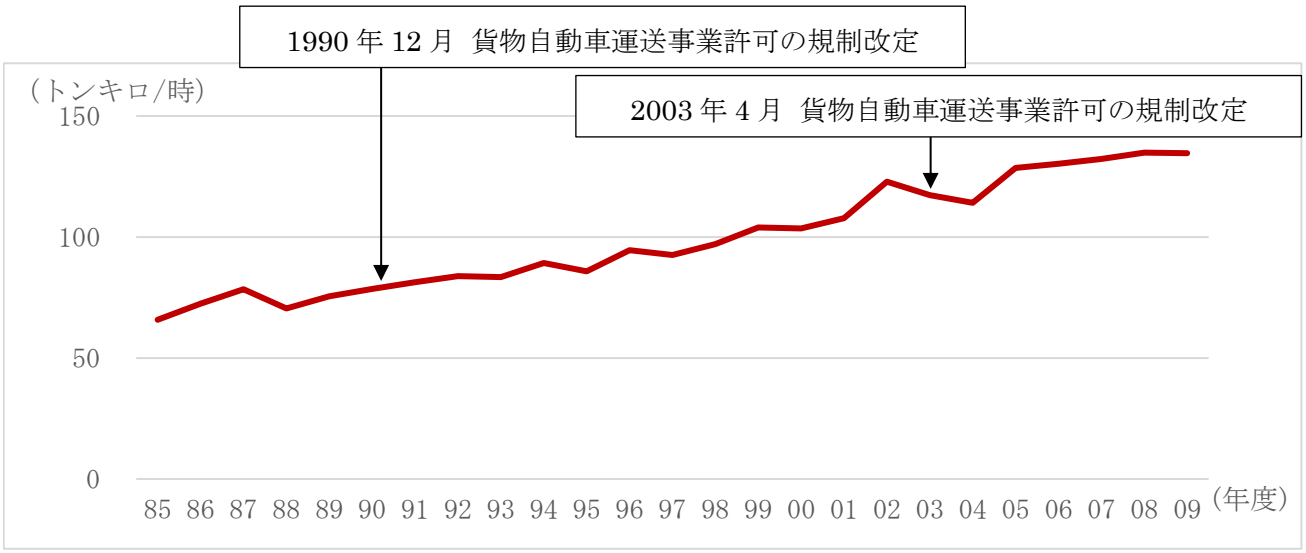
４．時給低下の要因分析

1993 年以降なぜトラック運転手の時給が低下したのか、その要因を考察する。時給が下がる要因として、量的労働生産性つまり同じ時間に運ぶ貨物の量が下がること、単位あたりの運賃・料金、つまり同じ量を運んでいても貨物あたりの運賃・料金が下がること、単位あたり営業収入と賃金の比率、つまり収入のうちトラック運転手の賃金になる割合の下がることの 3 つが考えられる。以下、規制改定前後での 3 つの要因の変化を分析する。

（１）量的労働生産性は上昇

トラック運転手の労働 1 時間あたりの輸送トンキロは 1985 年度 66 トンキロ/時から 2009 年度 135 トンキロ/時に増加した。年度による増減はあるが、1990 年 12 月規制改定、2003 年 4 月規制改定とも前後で顕著な変化はない。トラック運転手の量的生産性は規制改定と関係なく上昇している。≪図表８≫

≪図表８≫トラック運転手の労働１時間あたりの輸送トンキロ



（注）労働１時間あたりの輸送トンキロ＝輸送トンキロ÷図表４の年間実労働時間×労働者数

（出典）自動車輸送統計及び賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

（２）単位あたり運賃・料金は下落

物価を示す代表的な指数である日本銀行企業向けサービス価格指数と、運輸に関する統計である交通関連統計資料集からトラックの運賃・料金を確認する。

日本銀行企業向けサービス価格指数では、1990 年度を 100 としたとき、1992 年度 105.7 まで上昇したもののその後は緩やかな下降に転じ 2002 年度に 100.0 に戻り、2009 年度は 99.8 となった。交通関連統計資料集の営業収入を自動車輸送統計の輸送トンキロで割ったトンキロあたりの営業収入は 1990 年度を 100 とすると、1993 年度 111.8 まで上昇し、その後下降に転じて 2002 年度 81.6 まで下降している。なお、交通関連統計資料集の営業収入は 2003 年度から集計対象が変更されたため、2002 年度までの結果を使用した。[13]

日本銀行サービス価格指数の全産業平均は 1990 年度を 100 としたとき、1993 年度 104.4 まで上昇した後、下降に転じ 2009 年度 89.0 となっている。≪図表９≫

日本銀行企業向けサービス価格指数について、木村(1998)[14]は「ただ指数の低下率は、96 年度に特別積合せトラックが 91 年度比で 3.7%、一般トラックが 92 年度比で 3.4%に過ぎない。これは、①トラックの運賃・料金が届出制であること、②指数の調査は継続取引が中心でスポット契約の運賃・料金は反映しづらいこと、などによるもので、実勢運賃・料金の下落はより大きいものとみとめられる。すなわち現在運賃・料金は、届出運賃・料金からおおむね 10%までの引き下げは幅運賃制度によって認められているが、事業者によっては実際には 30%までの引き下げなどが行われており、これは統計上に反映しづらいと考えられる。」としている。また、日本銀行は 2020 年基準の企業向けサービス価格指数から、中小企業の取引価格をより反映する改

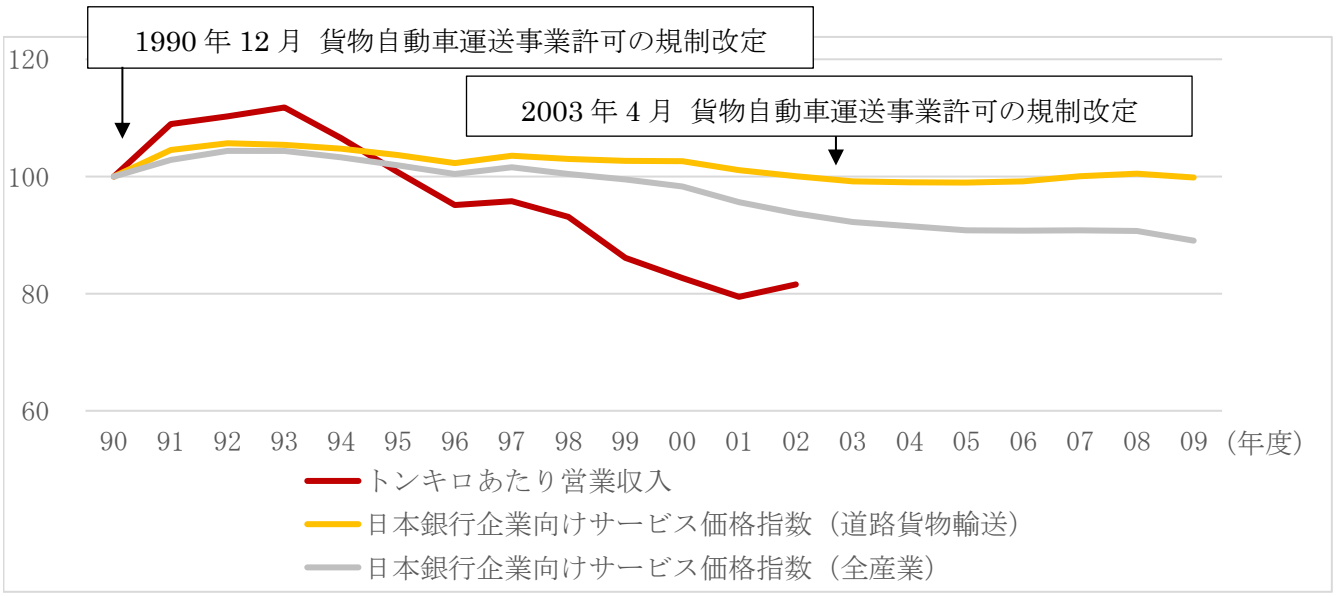
[13] 2003 年 4 月から貨物自動車利用運送の収入、つまり自社ではなく他社に再委託した運送の収入についても報告が義務付けられたため、委託した事業者と委託された事業者で営業収入が重複計上されるようになった。（参考、国土交通省：数字でみる自動車 2025）

[14] 木村達也：運送業における規制緩和の生産効率に及ぼす影響ートラック輸送業からのインプリケーションー、ニッセイ基礎研所報 、4、pp.1-40、1998 年 1 月

定を実施[15]している。

以上から、トラックの運賃・料金はトンキロあたり営業収入のほうが確からしいと考えられ、1993 年度まで上昇した後、下降に転じ全産業平均より大きく下落したとみられる。

≪図表９≫トラック運賃・料金の推移



（出典）交通関連統計資料集及び日本銀行企業向けサービス価格指数（2020 年基準）より SOMPO インスティチュート・プラス作成

（３）営業収入と運転手の年間所得額は相関

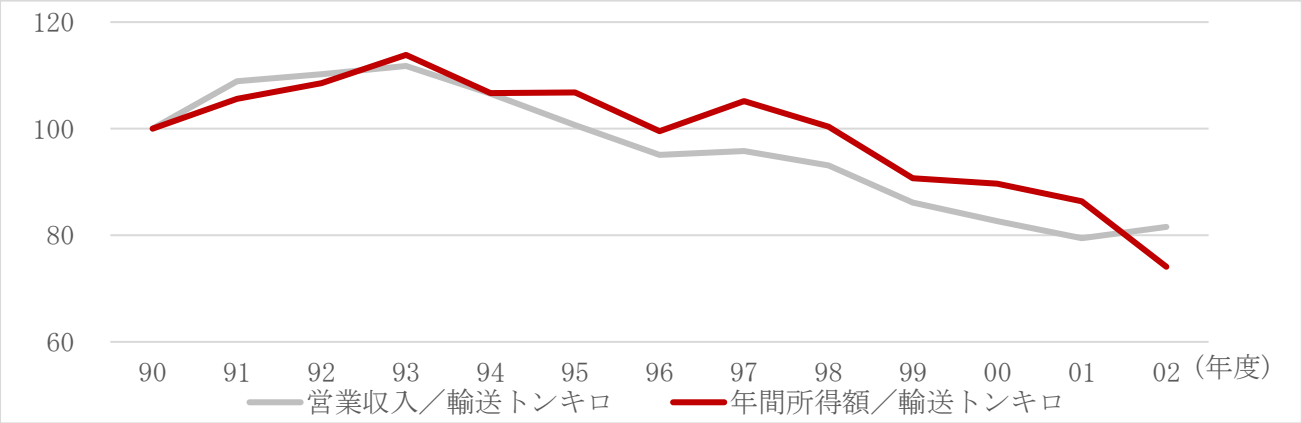
最後に、営業収入からトラック運転手の賃金となる分が減ったのかどうかを確認するため、トンキロあたりの営業収入とトンキロあたりの道路貨物運送業の年間所得額を比較する。

1990 年度を 100 とすると、トンキロあたりの営業収入とトンキロあたりの年間所得額は 2002 年度までほぼ同様に推移している。≪図表 10≫

従って、この期間には営業収入に占める賃金の比率に大きな変動はなかったと考えられる。

[15] 日本銀行：企業向けサービス価格指数・2020 年基準改定結果―改定結果の概要と 2020 年基準指数の動向―、p.15、2024 年 6 月

≪図表 10≫トンキロあたり営業収入とトンキロあたり年間所得額の推移



（注１）1990 年度を 100 とした指数

（注２）トンキロあたり年間所得額＝図表 6 の年間所得額×労働者数÷輸送トンキロ

（出典）自動車輸送統計及び賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

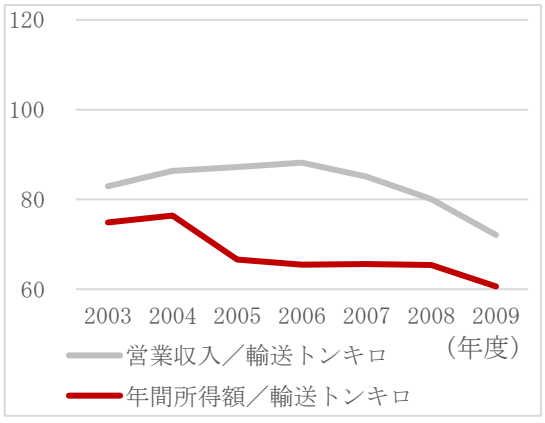
≪ＢＯＸ≫2003 年度から 2009 年度までのトンキロあたり営業収入と年間所得額の推移

本論では 2003 年度から交通関連統計資料集の営業収入の集計方法が変わったため除外した、2003 年度から 2009 年度までのトンキロあたり営業収入と年間所得額を比較する。営業収入は上昇したが年間所得額は下降している≪図表 11≫。従って、営業収入に占める賃金の割合は低下している。

ただし、軽油の価格をみると、1999 年度までは安定していたがその後上昇しており、特に 2003 年度以降は大きく上昇している。2008 年度には 1990 年度を 100 とした指数で 368.2 まで上昇した。≪図表 12≫

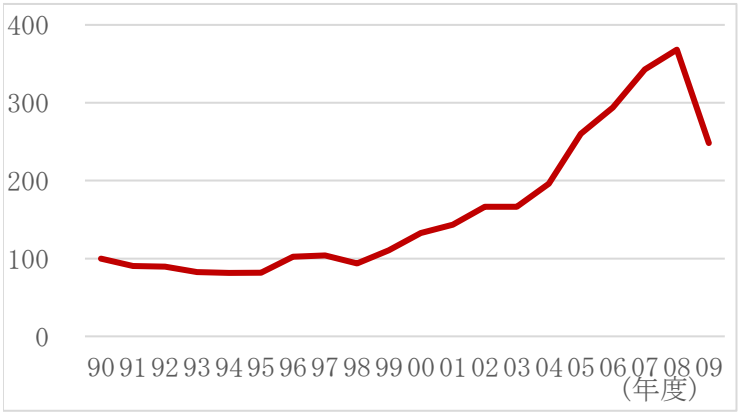
トラック運送の営業収入に占める割合で燃料油脂費は人件費に次いで大きく[16]、2004 年度以降の営業収入に占める賃金の比率の低下は燃料油脂費の上昇によって相対的に賃金の割合が下がったためと考えられる。

≪図表 11≫2003 年度以降のトンキロあたり営業収入と年間所得額の推移



（出典）交通関連統計資料集および賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

≪図表 12≫軽油価格の推移



（出典）日本銀行企業物価指数（2020 年基準）より SOMPO インスティチュート・プラス作成

[16] 費用分類は、全日本トラック協会：経営分析報告書（概要）の平成 22 年度決算版から令和 6 年度決算版による。2009 年度から 2024 年度における営業収益に占める人件費（運送費と一般管理費の人件費の合計）の割合は 43.4%～48.7%、燃料油脂費の割合は 12.0%～21.0%。

（4）運転手の賃金は運賃・料金と相関して低下

運転手の量的労働生産性は向上しているので、量的労働生産性は運転手の賃金が下がった要因ではない。また、トンキロあたりの営業収入と年間所得額は大きく乖離しておらず、営業収入と賃金の比率に大きな変化はない。従って、営業収入に占める賃金の比率の変化も運転手の賃金が下がった主な要因ではない。これに対し、トンキロあたりの営業収入は企業向けサービス価格指数の総平均と比べて値下がりしており、また、年間所得額と相関が高い。

以上より、運転手の賃金が下がったこととトンキロあたりの営業収入が下がったことは関係性が大きい。

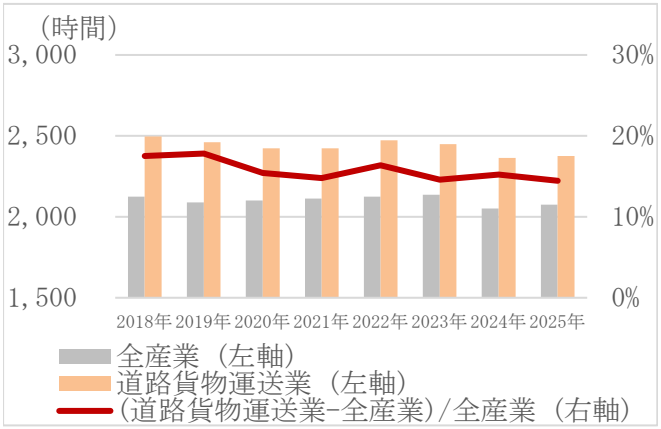
５．トラック運転手の確保に向けて

（1）働き方改革とトラック運転手の労働環境の推移

2018 年 6 月働き方改革関連法が成立し、労働時間規制が強化されることが決まった。トラック運転手については「業務の特性や取引慣行の課題」[17]があるとして施行は 2024 年 4 月とされた。また、同時に改定された貨物自動車運送事業法によって、参考となる運賃・料金として「標準的な運賃」を国土交通大臣が告示することが定められ、2020 年 4 月に告示された[18]。さらに、2024 年 3 月には 2020 年告示から 8%引き上げた標準的な運賃が告示された。これによって、2024 年度までに長時間労働の是正と、運賃・料金の上昇を通じた賃金の上昇が起きることが期待された[19]。

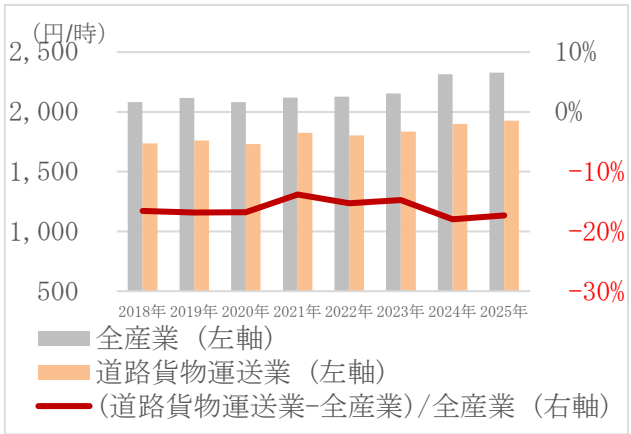
実際の動向は、年間実労働時間については 2018 年 2,496 時間、全産業比+18%から、2025 年 2,376 時間、全産業比+14%へ減少した≪図表 13≫。一方、所定内時給換算額は 2018 年 1,737 円/時、全産業比−17%から 2025 年 1,975 円/時、全産業比−17%と金額で上昇したものの他産業並みの伸びにとどまり、低賃金の改善には至らなかった。≪図表 14≫

≪図表 13≫働き方改革前後の
年間実労働時間の推移



（出典）賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

≪図表 14≫働き方改革前後の
所定内時給換算額の推移



（出典）賃金構造基本統計調査より SOMPO インスティチュート・プラス作成

[17] 厚生労働省：建設業・ドライバー・医師等の時間外労働の上限規制　（旧時間外労働の上限規制の適用猶予事業・業務）、https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/topics/01.html、最終閲覧日：2026 年 8 月 20 日

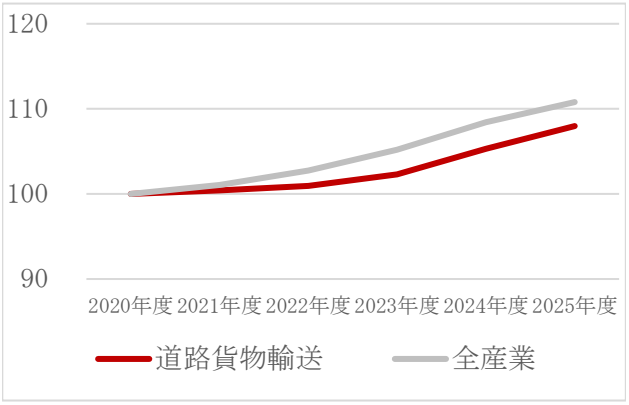
[18] 標準的な運賃の導入経緯は、国土交通省：トラック運送業に係る標準的な運賃を告示しました～ 持続可能な物流の実現に向けて、取引の適正化・労働条件の改善を進めます ～ 【別紙：概要資料】標準的な運賃について、2020 年 4 月に詳しい。

[19] 労働時間規制の施行が 2024 年度であり労働時間の短縮が期待された。また、2018 年の時点では標準的な運賃の告示は 2024 年度末までの時限措置とされており、2024 年度までに適正な運賃になることが期待されていたと考えられる。

（2）適正原価に基づく運賃・料金への期待

標準的な運賃が告示された 2020 年度以降のトラック運賃と全産業の日本銀行企業向けサービス価格指数を比較する[20]。2020 年度を 100 とすると、2025 年度の道路貨物輸送 108.0、全産業 110.8 でトラック運賃・料金の値上がりは全産業に及ばない。≪図表 15≫

≪図表 15≫標準的な運賃告示以降の
トラック運賃・料金の推移



（出典）日本銀行企業向けサービス価格指数（2020 年基準）
より SOMPO インスティチュート・プラス作成

標準的な運賃は「法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃」[21]とされており、拘束力は弱い。参考である標準的な運賃では運賃・料金は上昇しなかったといえる。

2025 年 6 月に成立し、公布 3 年後の 2028 年 6 月までに施行されるトラック適正化二法は、運送事業者に国土交通大臣が定める適正な原価を下回る運賃・料金設定を禁じている。つまり、トラック適正化二法では運賃・料金の下限に強い拘束力がある。

現在の標準的な運賃では、全産業と比べて運賃・料金が上がっていないのに対し、トラック適正化二法の定める適正原価に基づく運賃・料金はより拘束力が強いためトラックの運賃・料金が現在よりも上昇することが期待される。

また、述べてきた通り、トラックの運賃・料金と運転手の賃金は相関をもって推移している。因果関係について検証が必要ではあるが、運賃・料金が上昇することで、運転手の賃金も上昇する可能性がある。

国土交通省は 2026 年 7 月 17 日に「適正原価の設定に向けた有識者検討会」の第 1 回会合を開催し、「今後の進め方」において 2026 年 12 月をめどに提言をまとめる方針を示した。適正原価がどのような水準に設定されるかは今後の有識者検討会での検討が待たれるところではあるが、トラック運賃・料金の上昇を促し、ひいてはトラック運転手の賃金上昇を通じて、運転手確保の一助となることが期待される。

本資料は、情報提供を目的に作成しています。正確な情報を掲載するよう努めていますが、情報の正確性について保証するものではありません。本資料の情報に起因して生じたいかなるトラブル、損失、損害についても、当社および情報提供者は一切の責任を負いません。

[20] 日本銀行企業向けサービス価格指数は 2020 年基準より中小企業の取引価格をより反映する改定を実施したこと、トラック事業の営業収入は国土交通省：数字でみる自動車 2026 に掲載の 2023 年度が最新となり、分析期間が短くなることから、この部分ではトラック運賃としてトンキロあたり営業収入ではなく日本銀行企業向けサービス価格指数を採用した。

[21] 国土交通省：トラック運送業に係る標準的な運賃を告示しました～ 持続可能な物流の実現に向けて、取引の適正化・労働条件の改善を進めます ～ 【別紙：概要資料】標準的な運賃について、p.1、2020 年 4 月