

トラック輸送における労働需給ギャップの将来推計

2026年2月26日

流通経済大学 味水佑毅

misui@rku.ac.jp

推計結果の概要

労働需給ギャップの将来推計結果 (現状維持シナリオ)

□ 荷待ち・荷役等時間の削減に関し、**現状維持**を想定した場合 (表1)

- 2030年度: **7.0% (1.7億トン) 不足** (需給次第で25.2% (7.2億トン) 不足～3.4% (0.8億トン) 充足)
- 不足幅: **長期的に拡大見込み** (2040年度25.2% (5.8億トン) 不足、2050年度41.6% (8.9億トン) 不足)

表1 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計 (③運転時間比率:現状維持シナリオ・④生産効率:固定 (抜粋))

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位	①2019年度ベース	-25.2%	-45.2%	-61.0%
	②2024年度ベース	-15.2%	-37.9%	-55.8%
需要中位×供給中位		-7.0%	-25.2%	-41.6%
需要低位×供給高位		3.4%	-12.8%	-32.5%



図1 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計 (③運転時間比率:現状維持シナリオ・④生産効率:固定 (抜粋))

労働需給ギャップの将来推計結果（新物効法目標達成シナリオ）

□ 荷待ち・荷役等時間の削減に関し、**新物効法の目標^{注1}の達成**を想定した場合（表2）

- 2030年度：**充足の可能性あり**（需給次第で**18.6%不足**～**12.4%充足**）
- この場合でも**不足幅は長期的に拡大見込み**（2040年度**18.6%不足**、2050年度**36.5%不足**）

注1 令和10年度までに、「**5割の運行で**、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減」を想定、「**附帯作業時間**」および「**点検・点呼時間**」については2024年度と同様と想定）

表2 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計（③運転時間比率：新物効法目標達成シナリオ・④生産効率：固定（抜粋））

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位	①2019年度ベース	-18.6%	-40.4%	-57.6%
	②2024年度ベース	-7.8%	-32.5%	-52.0%
需要中位×供給中位		1.2%	-18.6%	-36.5%
需要低位×供給高位		12.4%	-5.1%	-26.6%

労働需給ギャップの将来推計結果（新物効法＋生産性向上シナリオ）

□ 長期的に、新物効法の目標達成に加え、**生産効率が6.5%向上（積載効率の向上（44%）に相当）**すると想定した場合（表3）

- 2030年度：**7.8%充足見込み**（需給次第で**13.3%不足**～**19.7%充足**）
- この場合でも**2040年度には不足に転じる見込み**（2040年度**13.3%不足**、2050年度**32.4%不足**）

表3 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計（③運転時間比率：新物効法目標達成シナリオ・④生産効率：6.5%向上（抜粋））

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位	①2019年度ベース	-13.3%	-36.5%	-54.8%
	②2024年度ベース	-1.8%	-28.1%	-48.8%
需要中位×供給中位		7.8%	-13.3%	-32.4%
需要低位×供給高位		19.7%	1.0%	-21.9%

□ 長期的に、新物効法の目標達成に加え、**生産効率が13%向上（積載効率の向上に加え、新モーダルシフトの実現に相当）**すると想定した場合（表4）

- 2030年度：**7.6%充足見込み**（需給次第で**8.0%不足**～**27.0%充足**）
- この場合でも**2040年度には不足に転じる見込み**（2040年度**8.0%不足**、2050年度**28.2%不足**）

表4 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計（③運転時間比率：新物効法目標達成シナリオ・④生産効率：13%向上（抜粋））

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位	①2019年度ベース	-8.0%	-32.6%	-52.1%
	②2024年度ベース	4.2%	-23.7%	-45.7%
需要中位×供給中位		14.4%	-8.0%	-28.2%
需要低位×供給高位		27.0%	7.2%	-17.1%

構成

1. 推計の背景と目的
2. トラック輸送の需要量 (輸送トン数)
3. トラック輸送の供給可能量 (輸送トン数)
 - 3.1 供給可能量の推計式
 - 3.2 運転者数 (①)
 - 3.3 労働時間 (②)
 - 3.4 運転時間比率 (③)
 - 3.5 生産効率 (④)
 - 3.6 供給可能量の推計結果 (ケース別)
4. 労働需給ギャップの推計結果
 - 4.1 生産効率 (④) : 固定シナリオの場合
 - 4.2 生産効率 (④) : 6.5%向上シナリオの場合
 - 4.3 生産効率 (④) : 13%向上シナリオの場合

1. 推計の背景と目的

1. 推計の背景と目的

□ 推計の背景: 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における輸送力不足の指摘 (表5)

表5 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の推計

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数	想定する拘束時間
2024年度	14.2%	4.0億トン	3,300時間
	5.5%	1.6億トン	3,400時間
2030年度	34.1%	9.4億トン	

出典: 持続可能な物流の実現に向けた検討会 第3回資料1「物流の2024年問題」の影響について(2)

□ 推計の目的: 2024年度の需給一致を前提とし、より長期の輸送力不足 (需給ギャップ) について推計し、追加的な取り組みに関する検討の基礎を提供 (表6)

表6 推計の概要

基準年度	2024年度、需要 = 供給と想定
推計年度	2030年度、2040年度、2050年度
推計対象	トラック輸送量 (営業用大型・大型以外) ※自家用は含めず
推計方法	需要量と供給可能量を推計し、両者の需給ギャップ (輸送力不足) を算出
推計方針	継続的な検証・再計算のため、原則、公開されている統計データを使用

2. トラック輸送の需要量 (輸送トン数)

2.トラック輸送の需要量（輸送トン数）

□ トラック輸送の需要量（輸送トン数）について、低位・中位・高位の3ケースの推計を実施（表7・図2、次頁参照）⁹

● 中位推計：2030年度**3.1%減少**、2040年度**8.7%減少**、2050年度**14.5%減少**（対2024年度比）

表7 トラック輸送の需要量の推計値（単位：百万トン、カッコ内：2024年度比）

		2019年度	2024年度	2030年度	2040年度	2050年度
高位ケース	①2019年度ベース	2,842	-	2,842 (+13.3%)	2,842 (+13.3%)	2,842 (+13.3%)
	②2024年度ベース	-	2,509	2,509 (0.0%)	2,509 (0.0%)	2,509 (0.0%)
中位ケース		-	2,509	2,430 (-3.1%)	2,292 (-8.7%)	2,145 (-14.5%)
低位ケース		-	2,509	2,323 (-7.4%)	2,162 (-13.9%)	2,095 (-16.5%)

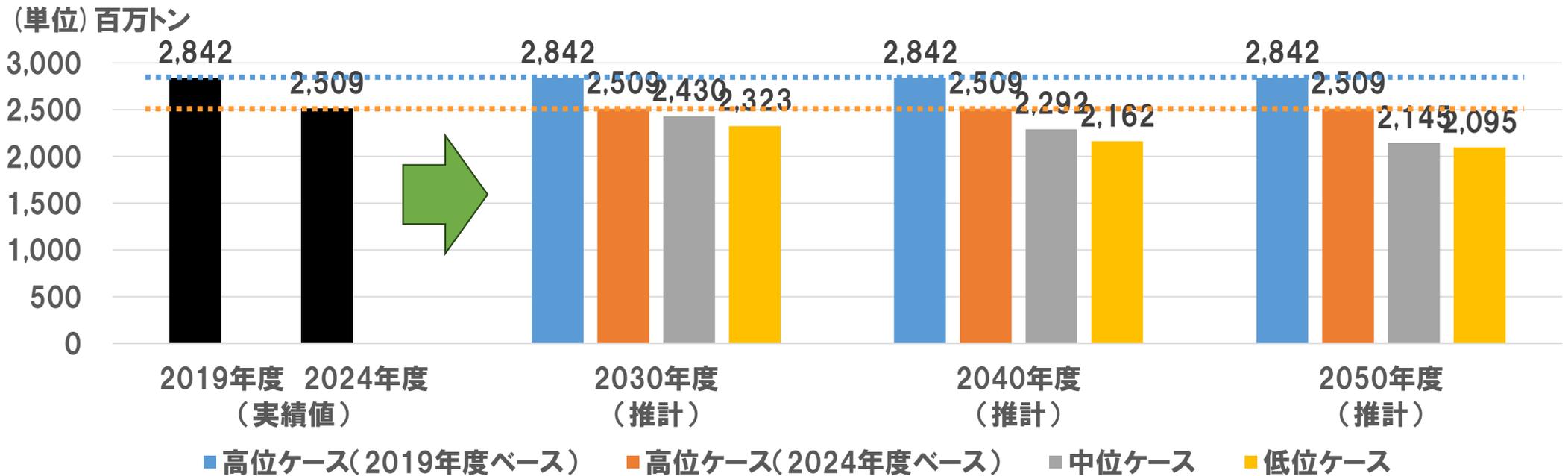


図2 トラック輸送の需要量

2.トラック輸送の需要量（輸送トン数）

● 推計方法

基準年度	2,509百万トン（出典：自動車輸送統計年報 令和6年度（2024年度）分）								
高位 ケース	①2019年度ベース：「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の推計における基準年度の水準 ②2024年度ベース：本推計における基準年度の水準								
中位 ケース	自動車輸送統計の41品目（「分類不能のもの」を除く）を、8品目に大別。 （1）産業系の4品目（鉱産品、金属・機械工業品、化学工業品、特種品） 生産額の将来推計（（公社）日本経済研究センター「2075年次世代AIでよみがえる日本経済」）に比例させて推計 ※2024年度の生産額が不明のため、2020年度からの出荷額等の変化率にもとづき推計 ※2024年度から2050年度までは、中間年次の予測値がないため、線形で補完 （2）生活系の4品目（農林水産品、軽工業品、雑工業品、その他） 人口の将来推計（国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」、出生中位・死亡中位）に比例させて推計								
低位 ケース	品目設定、品目分類は中位シナリオと同じ。 2014年度から2024年度までの実績値について、品目別GDP（産業系）または人口（生活系）あたり貨物量を10年間のタイムトレンドを説明変数とする指数関数で回帰分析、推計 ※自家用を含む推計結果を営・自比率で按分処理								
		産業系				生活系			
	品目	鉱産品	金属・機械工業品	化学工業品	特種品	農林水産品	軽工業品	雑工業品	その他
	決定係数	0.011	0.386	0.505	0.254	0.649	0.688	0.560	0.738
	傾き	-0.004	-0.027	-0.021	-0.012	-0.018	-0.044	-0.068	-0.026
	定数項	17.244	63.061	53.006	31.014	44.534	96.857	144.548	61.643

※中位ケース、低位ケースの推計は、三菱UFJリサーチ&コンサルティングと共同で実施した。

3. トラック輸送の供給可能量 (輸送トン数)

3.1 供給可能量の推計式

□ トラック輸送の供給可能量 (輸送トン数) について、トラックドライバーの運転時間投入量×生産効率で推計

$$\text{トラック輸送の供給可能量 (2,509百万トン)} = \underbrace{\text{①運転者数 (88.0万人)} \times \text{②労働時間 (204.4時間/人・月)}}_{\text{運転時間投入量}} \times \text{③運転時間比率 (59.7\%)} \times \text{④生産効率 (1.95トン/時間)}$$

注: カッコ内は基準年度 (2024年度) の数値

□ 運転時間投入量: ①運転者数、②労働時間、③運転時間比率の積

- ①運転者数: 基本ケースの推計および感度分析 (高位、低位) を実施
- ②労働時間: 基本ケースの推計および感度分析 (高位、低位) を実施
- ③運転時間比率: 現状維持、新物効法の目標達成^{注1}、より高い目標達成^{注2}の3シナリオで推計

注1 令和10年度までに、「**5割の運行で**、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減」の達成

注2 令和10年度までに、「**すべての運行で**、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減」の達成

□ 生産効率 (④) (詳細は24頁参照)

- 意味: 積載効率、大型化 (ダブル連結トラック等)、自動化 (自動運転、自動物流道路等)、複合化 (モーダルシフト) 等の変数
- 試算上の取扱い: 2024年度の労働供給量÷運転時間投入量から逆算 (需要=供給の想定)
- 試算: 固定、6.5%改善、13%改善の3パターンで試算

3.1 供給可能量の推計式

□ 運転時間投入量の構成要素の推計結果 (表8～表10)

① 運転者数: **大幅減少見込み** (88.0万人→81.3万人→62.0万人→45.1万人) (表8、詳細は14～19頁参照)

表8 ① 運転者数の推計値 (単位: 万人、カッコ内: 感度分析の範囲)

	2024年度	2030年度	2040年度	2050年度
① 運転者数 (万人)	88.0	81.3 (78.2～84.5)	62.0 (57.6～66.7)	45.1 (40.8～49.8)

② 労働時間: **減少見込み** (204.4時間→197.0時間→195.2時間→193.5時間) (表9、詳細は20～22頁参照)

表9 ② 平均労働時間の推計値 (単位: 時間、カッコ内: 感度分析の範囲)

	2024年度	2030年度	2040年度	2050年度
② 労働時間 (時間)	204.4	199.5 (195.1～203.8)	198.3 (194.0～202.6)	199.0 (194.8～203.3)

③ 運転時間比率: 荷待ち・荷役等時間の削減により、**改善を見込む** (表10、詳細は23頁参照)

表10 ③ 運転時間比率の推計値

	現状維持シナリオ	新物効法目標達成シナリオ	より高い目標達成シナリオ
③ 運転時間比率 (%)	59.7	64.9	70.2

3.2 運転者数(①):直近の状況

基準年度 88.0万人(営業用(大型):43.1万人、営業用(大型以外):44.9万人)

出典 (1)「賃金構造基本統計調査」一般労働者・職種 第5表

(単位)万人

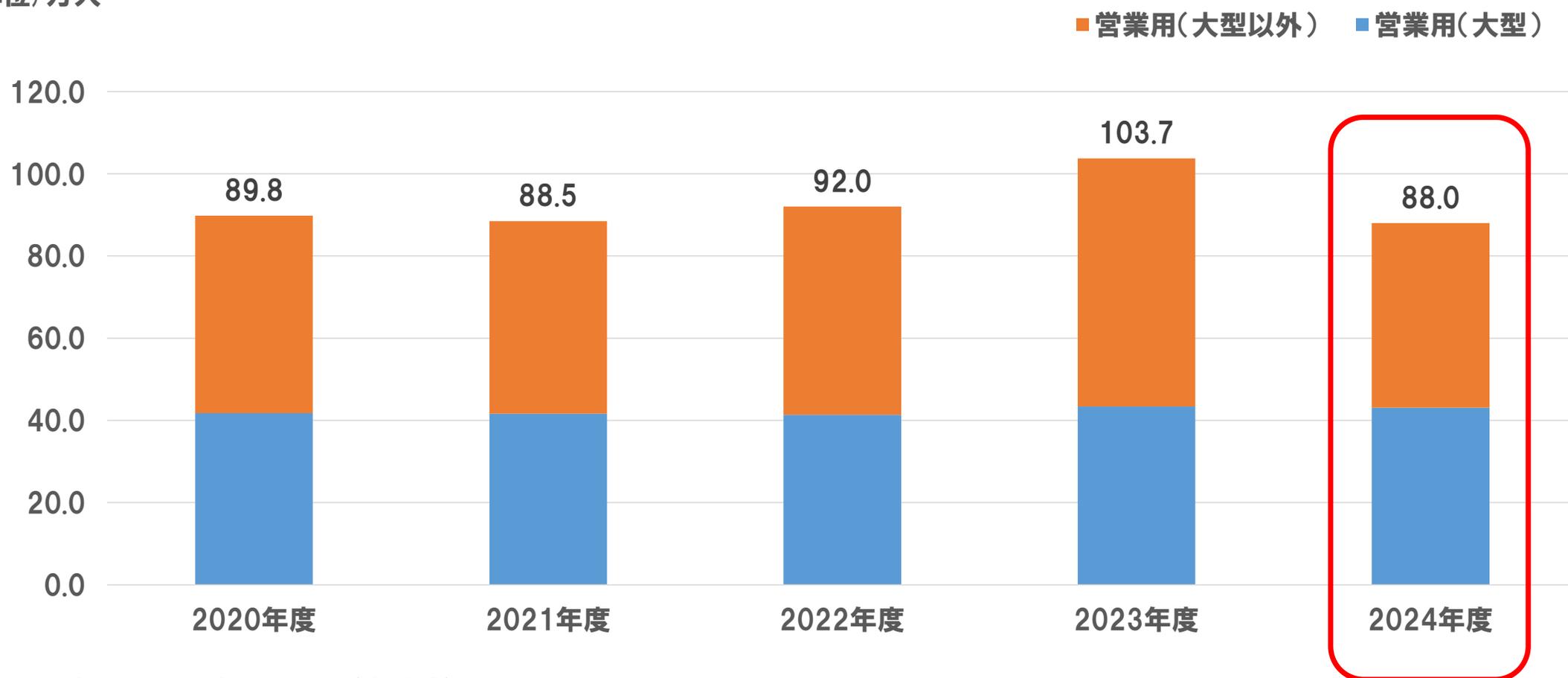


図4 職種・性別運転者数の推移(実績値)

3.2 運転者数 (①) : 推計方法

※1 将来の コホート変 化率 (赤枠)	[N+5年の「n+5～n+9歳」の人数] ÷ [N年の「n～n+4 歳」の人数] :実績値 (青枠)と同じと仮定 注:N+5年の「70歳～」はN年の「65歳～」と対比
推計方法	2020年度と2024年度の比較値 注:2020年に賃金構造基本統計調査の変更があり、 2015-2020年度ないし2019-2024年度の比較が 困難なため

表14 将来のコホート変化率 (前頁赤枠)

N年	N+5年	営業用 (大型)	営業用 (大型以外)
20～24歳	25～29歳	359.4%	142.3%
25～29歳	30～34歳	171.0%	87.8%
30～34歳	35～39歳	145.0%	91.7%
35～39歳	40～44歳	119.5%	117.3%
40～44歳	45～49歳	123.3%	113.3%
45～49歳	50～54歳	108.9%	97.8%
50～54歳	55～59歳	100.3%	80.1%
55～59歳	60～64歳	75.1%	73.4%
60～64歳	65～69歳	53.1%	58.7%
65歳～	70歳～	37.3%	38.1%

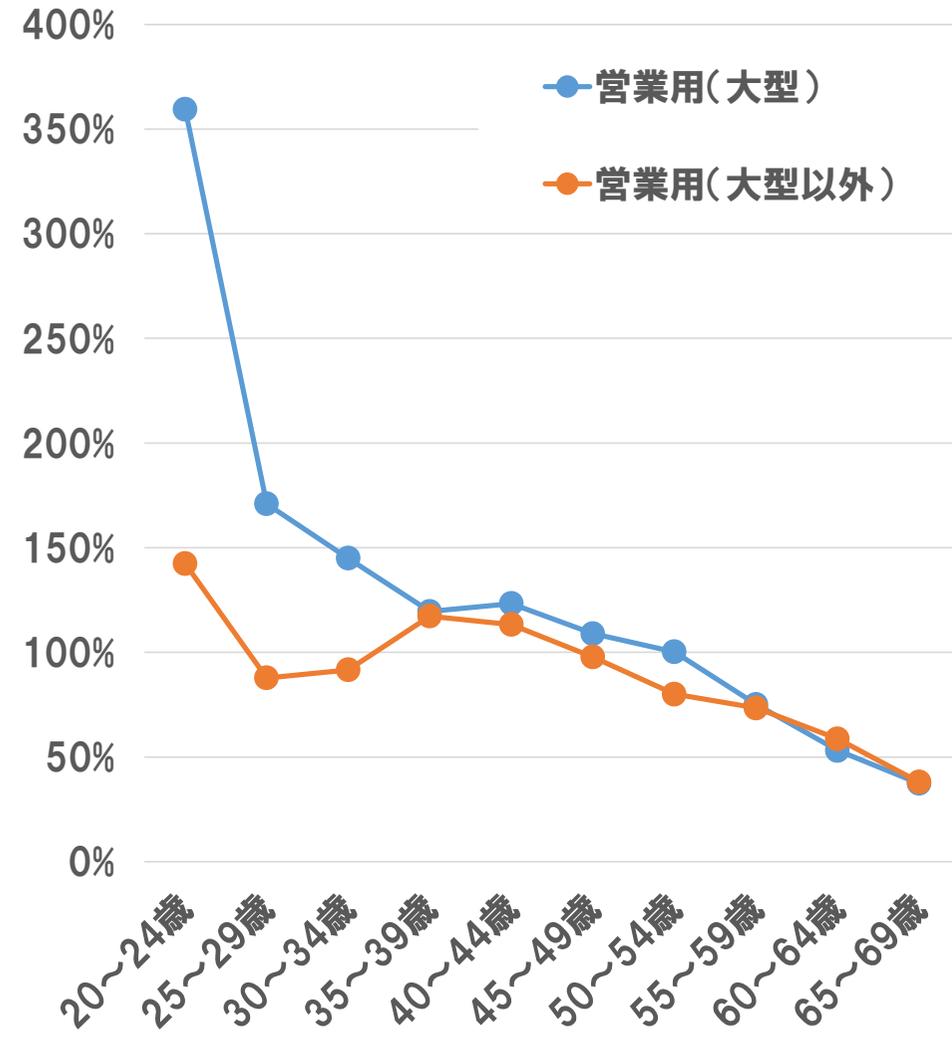


図6 職種・性別コホート変化率

3.2 運転者数 (①) : 推計方法

※2 将来の「20～24歳」コホートの運転者数 (緑枠)

「20～24歳」の人口 (「日本の将来推計人口」) × 運転職選択率 (下記)

- 運転職選択率: 実績値 (茶枠) と同じと仮定
- 推計方法: 基準年度 (2024年度) における「20～24歳」の職種・性別運転職の人数 (賃金構造基本統計調査) ÷ 「20～24歳」の人口 (人口推計)

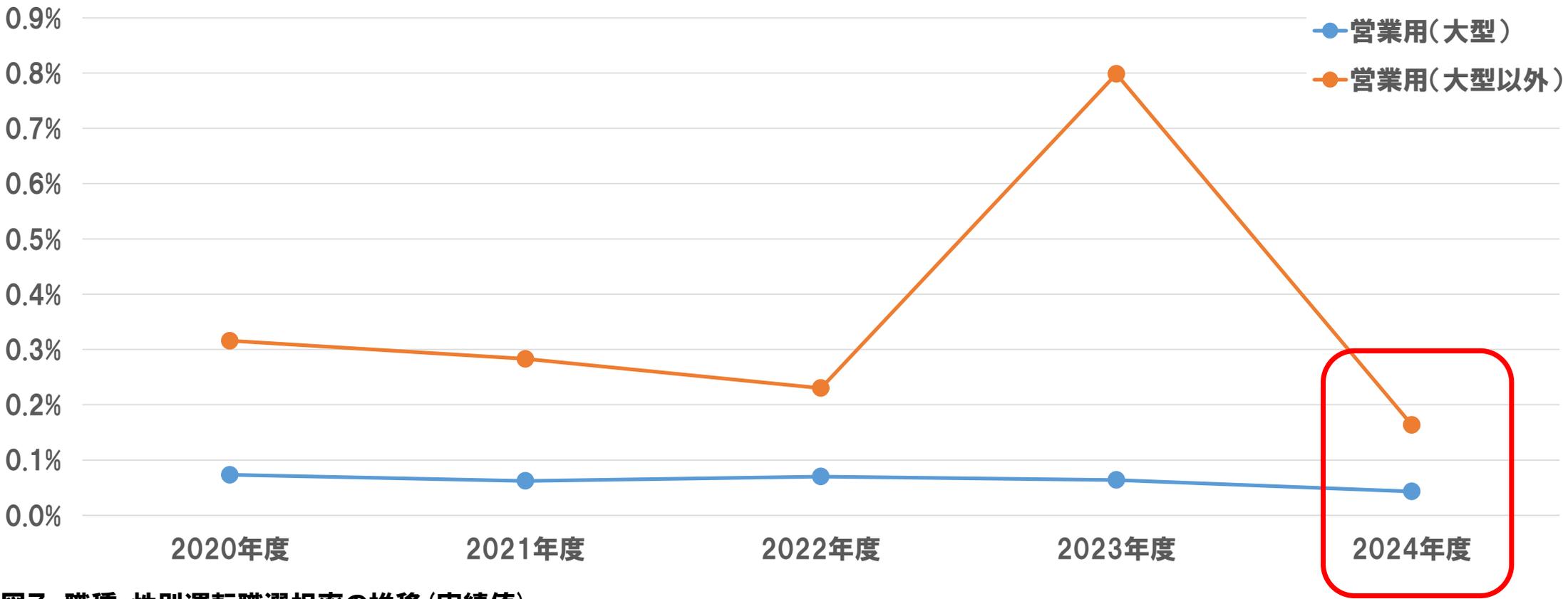


図7 職種・性別運転職選択率の推移 (実績値)

3.2 運転者数 (①) : 推計結果 (基本ケース)

□ 基本ケース: 2030年度は**7.7%の減少**にとどまるが、2040年度には**29.5%減少**、2050年度には**48.7%減少**

(単位) 万人

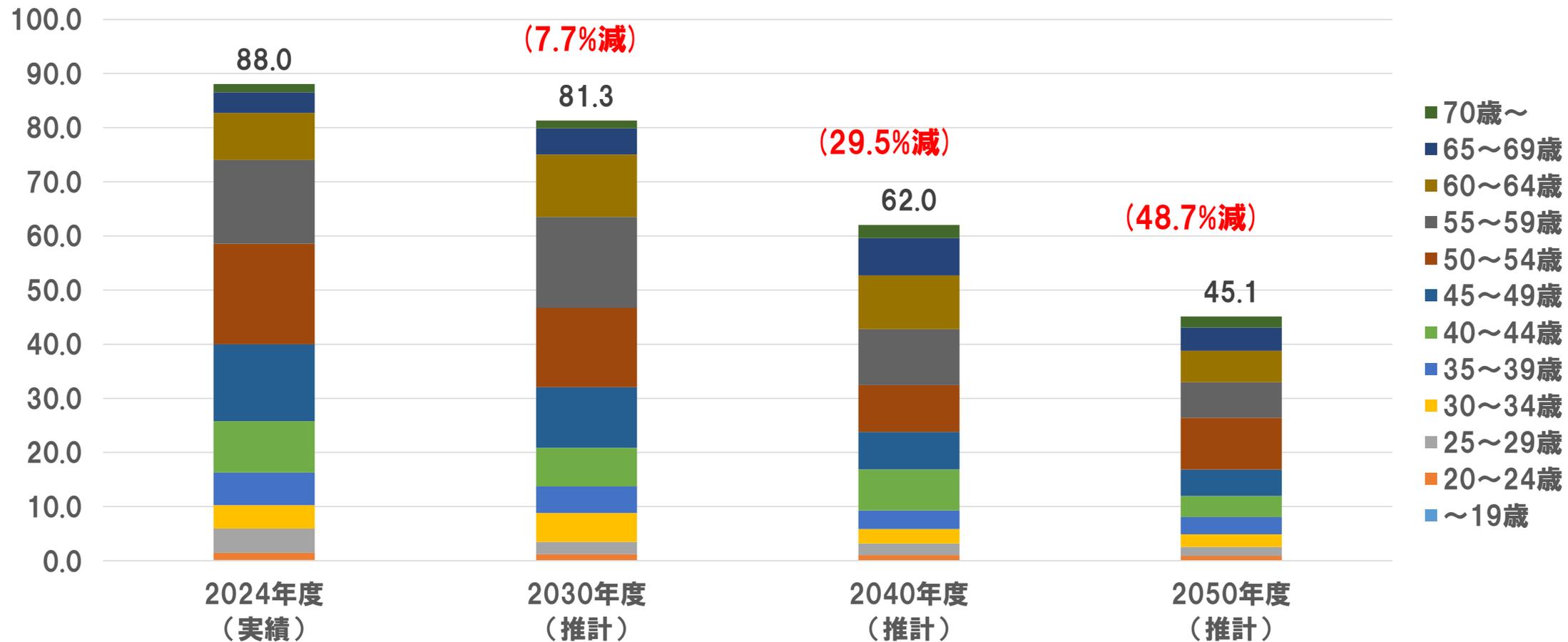


図8 職種・性別運転者数の推計結果 (基準年度の実績値を含む)

3.2 運転者数 (①) : 推計結果 (感度分析)

□ 感度分析: 2030年度は11.2%減～4.0%減、2040年度は34.6%減～24.2%減、2050年度は53.6%減～43.4%減の幅で減少見込み

(単位) 万人

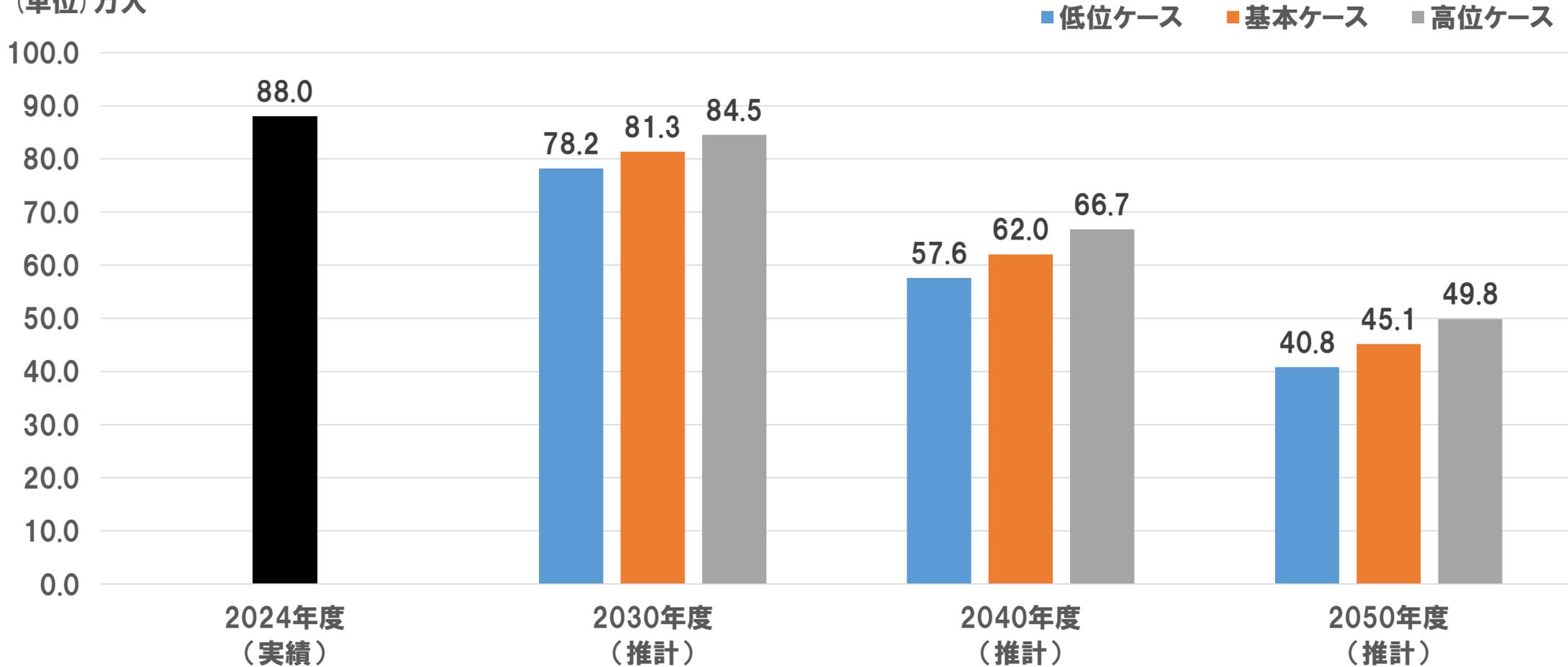


図9 運転者数の感度分析結果

3.3 労働時間(②)：直近の状況

基準年度

平均204.4時間(うち所定内実労働時間172.5時間、超過実労働時間数32.0時間)
 ※端数処理(小数点以下第2位四捨五入)の関係で、合計は一致しない

出典

「賃金構造基本統計調査」一般労働者・職種 第5表

(単位) 時間/月

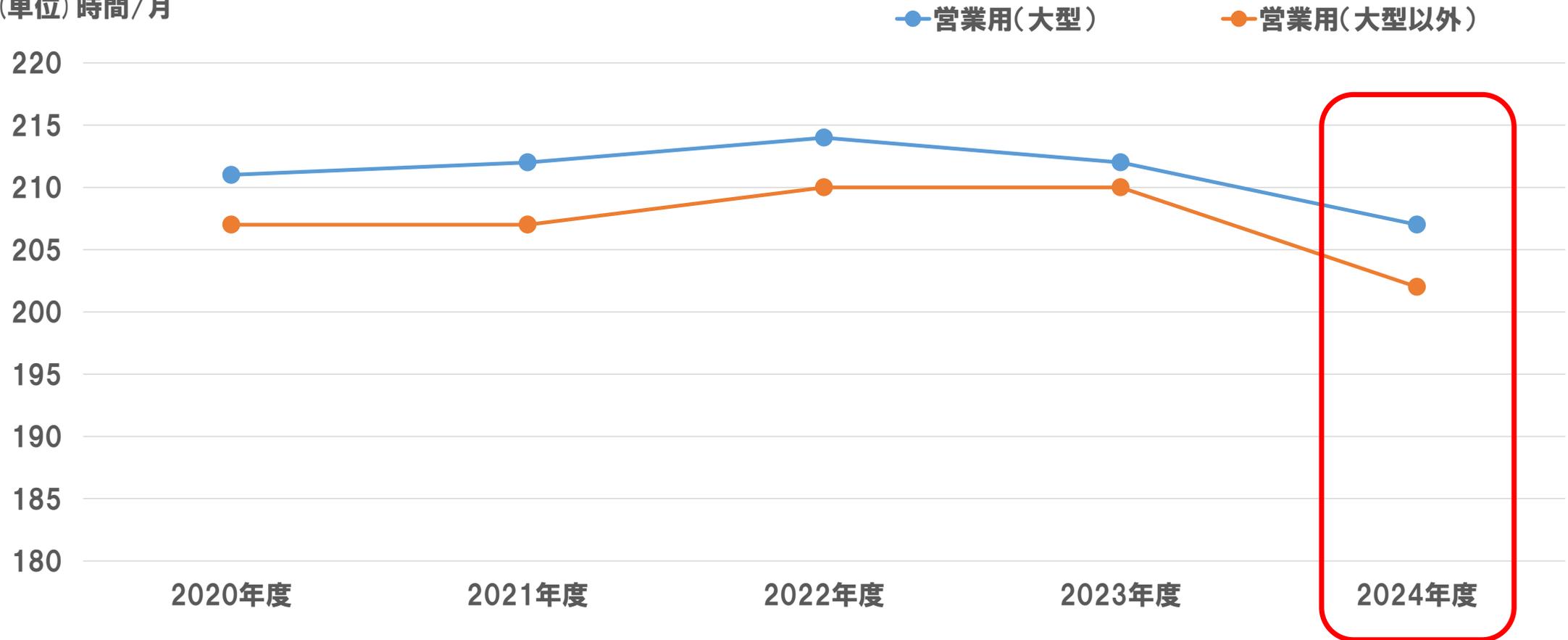


図10 職種・性別労働時間の推移(実績値)

3.3 労働時間(②)：推計方法

<p>推計方法</p>	<p>2030年度までに、2020年度から2024年度までの変化と同様の変化が生じると想定し※1、職種・年齢階層別の労働時間(2024年度実績値)にもとづき推計</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業用(大型)：1.9%減を想定(2020年度から2024年度の変化：1.9%減) ・営業用(大型以外)：2.4%減を想定(同：2.4%減) <p>※1 「賃金構造基本統計調査」の調査月が6月のため、2024年問題の影響が十分に反映されていないとの仮定にもとづく(2030年度以降は減少を見込んでいない。ただし、「将来的には、一般則の適用を目指す」とされているため、長期ではさらなる減少も考えられる)</p>
<p>感度分析</p>	<p>【高位】減少なし、【低位】減少幅2倍(営業用(大型)：3.8%減、営業用(大型以外)：4.8%減)</p>

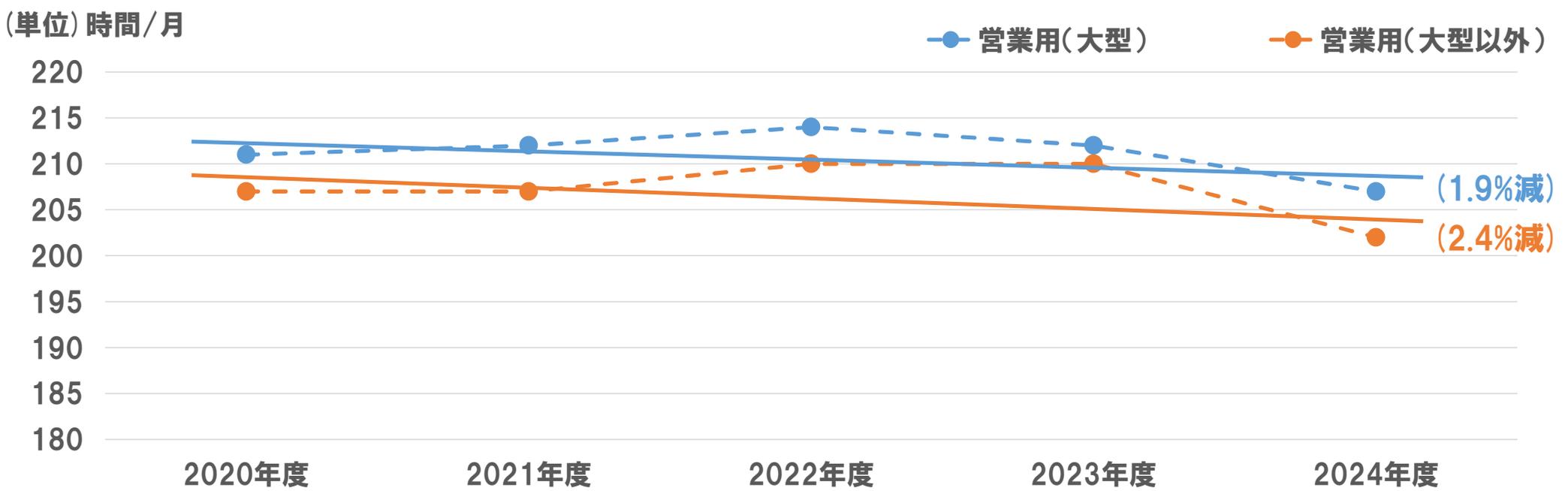


図11 職種・性別労働時間の推移(実績値)

3.3 労働時間(②)：推計結果

- 基本ケース：2030年度には**2.4%減少**し、2040年度には**3.0%減少**、2050年度には**2.6%減少**（年齢構成の変化の影響）
- 感度分析：2030年度は**4.6%減～0.3%減**、2040年度は**5.1%減～0.9%減**、2050年度は**4.7%減～0.6%減**の幅で減少見込み

(単位) 時間/月

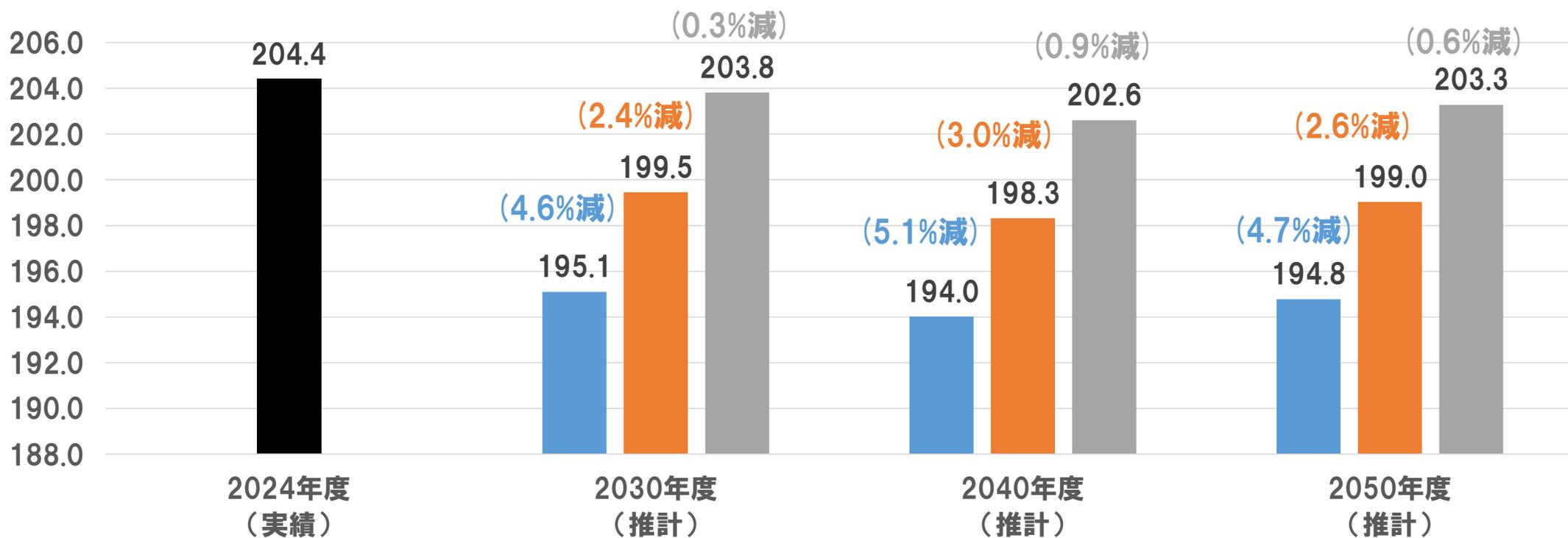


図12 労働時間の推計結果および感度分析結果 (基準年度の実績値を含む)

3.4 運転時間比率 (③) : シナリオ想定

基準年度	59.7% (運転時間 (5:54) ÷ 労働時間 (9:53))
出典	第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会 (2024年12月25日) 資料
シナリオ想定	<p>3つのシナリオを想定</p> <p>(1) 現状維持シナリオ: 59.7% (上記、2024年度実績値と同様)</p> <p>(2) 新物効法目標達成シナリオ: 64.9% (運転時間 (6:25^{注1}) ÷ 労働時間 (9:53))</p> <p>(3) より高い目標達成シナリオ: 70.2% (運転時間 (6:56^{注2}) ÷ 労働時間 (9:53))</p> <p>注1 令和10年度までに、「5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減」を想定、「附带作業時間」および「点検・点呼時間」については2024年度と同様と想定)</p> <p>注2 令和10年度までに、「すべての運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減」を想定、「附带作業時間」および「点検・点呼時間」については2024年度と同様と想定)</p>

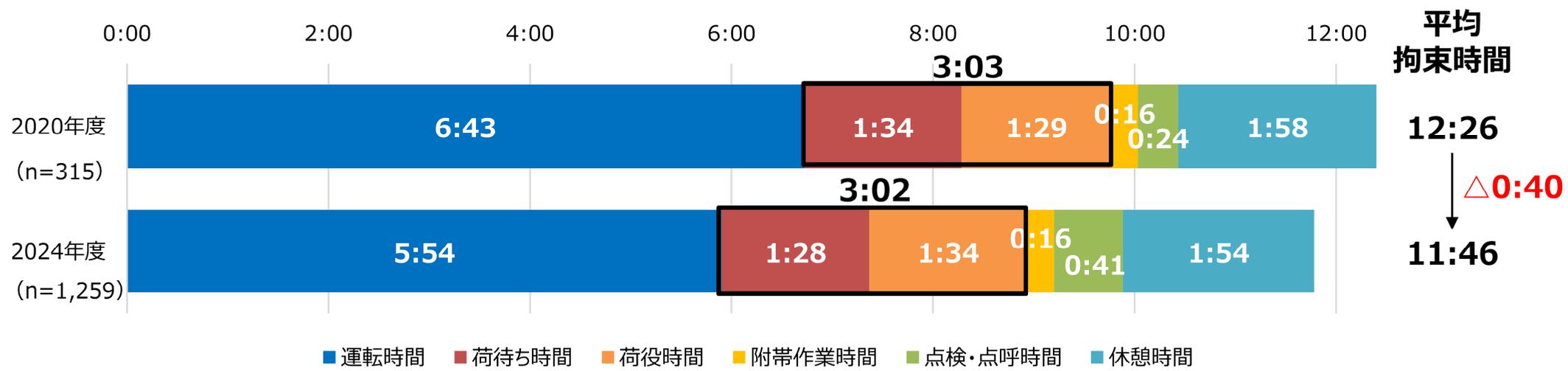


図13 1運行当たりの平均拘束時間とその内訳
 出典: 第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会(2024年12月25日)資料

3.5 生産効率(④)：直近の状況

意味	運転者1人が運転時間1時間あたりに輸送できる貨物量(輸送トン/人時)
基準年度	1.95トン/人時
推計方法	基準年度の需要量(前掲)÷トラック輸送の運転時間投入量※ ※①運転者数×②労働時間×③運転時間比率
シナリオ想定	3つのシナリオを想定：(1) 固定シナリオ 、(2) 6.5%向上シナリオ 、(3) 13%向上シナリオ
備考	積載効率、大型化、自動化、複合化などの複合変数

積載効率：上昇傾向 大型化：11トン以上が52.4%から57.0%に増加

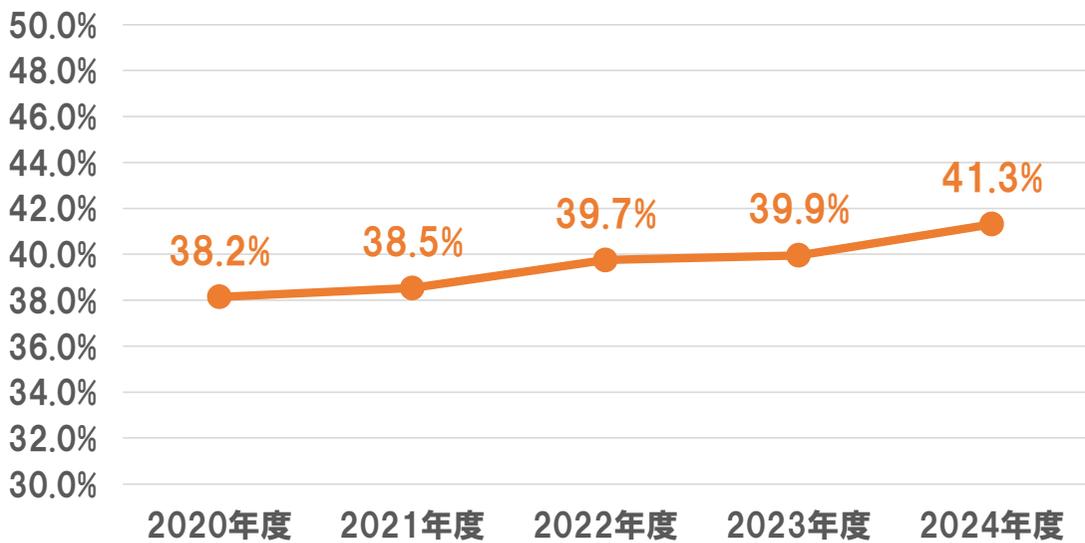


図14 車種別積載効率の推移(実績値)

出典：いずれも自動車輸送統計年報(2020年度～2023年度)、自動車輸送統計月報(2024年度)

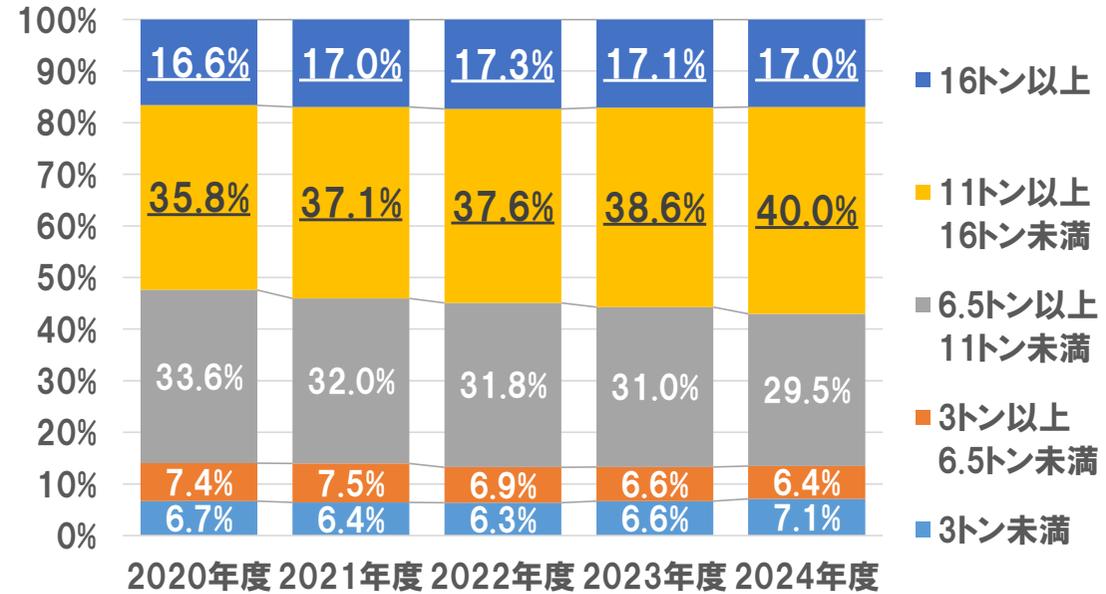


図15 最大積載量別輸送トン数の構成比推移(営業用普通、実績値)

3.6 供給可能量の推計結果（ケース別）

□ 供給可能量のケース設定

①運転者数・②労働時間（3ケース）×③運転時間比率（3シナリオ）×④生産効率（3シナリオ）＝27ケース

パターン	①運転者数	②労働時間
高位ケース	感度分析 （高位）	感度分析 （高位）
中位ケース	基本ケース	基本ケース
低位ケース	感度分析 （低位）	感度分析 （低位）

③運転時間比率
(1) 現状維持シナリオ
(2) 新物効法目標達成シナリオ
(3) より高い目標達成シナリオ

④生産効率
(1) 固定シナリオ
(2) 6.5%向上シナリオ
(3) 13%向上シナリオ

3.6 供給可能量の推計結果 (ケース別)

□ 現状維持シナリオ: 2030年度**9.9%減少**、2040年度**31.6%減少**、2050年度**50.1%減少** (対2024年度比)
 (表11・図3)

表11 トラック輸送の供給可能量の推計値 (荷待ち等現状維持シナリオ、単位:百万トン、カッコ内:2024年度比)

ケース	2030年度	2040年度	2050年度
供給: 高位ケース	2,402 (-4.3%)	1,886 (-24.9%)	1,413 (-43.7%)
供給: 中位ケース	2,261 (-9.9%)	1,715 (-31.6%)	1,253 (-50.1%)
供給: 低位ケース	2,127 (-15.2%)	1,558 (-37.9%)	1,109 (-55.8%)

(単位)百万トン

■ 低位ケース ■ 中位ケース ■ 高位ケース

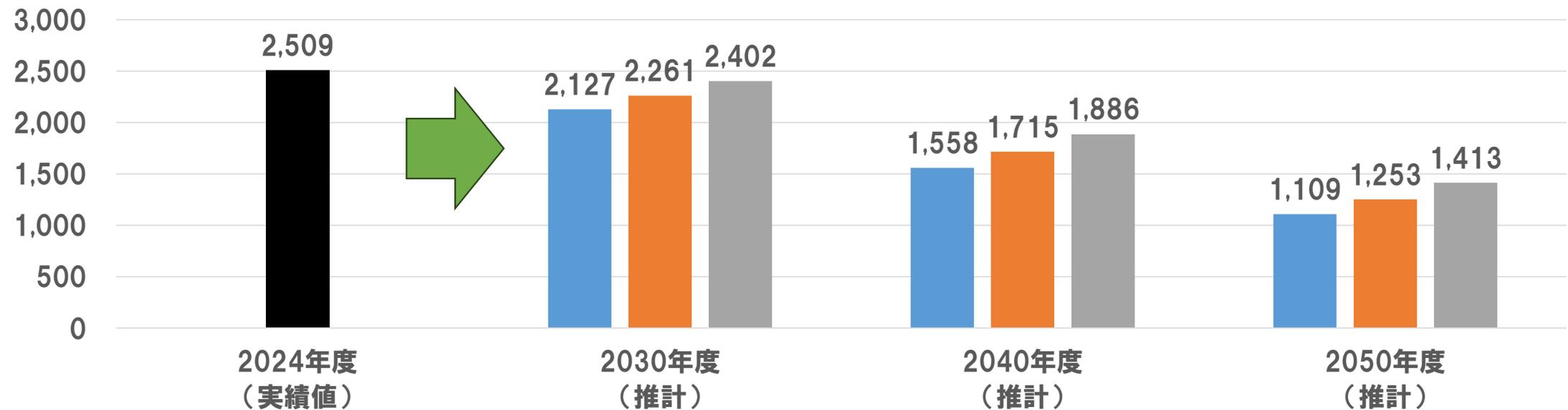


図3 トラック輸送の供給可能量

3.6 供給可能量の推計結果（ケース別）

- 新物効法目標達成シナリオ:2030年度**2.0%減少**、2040年度**25.7%減少**、2050年度**45.7%減少**（対2024年度比）（表12）

表12 トラック輸送の供給可能量の推計値（新物効法目標達成シナリオ、単位：百万トン、カッコ内：2024年度比）

ケース	2030年度	2040年度	2050年度
供給：高位ケース	2,612 (+4.1%)	2,051 (-18.3%)	1,537 (-38.8%)
供給：中位ケース	2,460 (-2.0%)	1,866 (-25.7%)	1,362 (-45.7%)
供給：低位ケース	2,313 (-7.8%)	1,694 (-32.5%)	1,206 (-52.0%)

- より高い目標達成シナリオ:2030年度**5.9%増加**、2040年度**19.7%減少**、2050年度**41.3%減少**（対2024年度比）（表13）

表13 トラック輸送の供給可能量の推計値（より高い目標達成シナリオ、単位：百万トン、カッコ内：2024年度比）

ケース	2030年度	2040年度	2050年度
供給：高位ケース	2,822 (+12.5%)	2,216 (-11.7%)	1,660 (-33.8%)
供給：中位ケース	2,658 (+5.9%)	2,016 (-19.7%)	1,472 (-41.3%)
供給：低位ケース	2,499 (-0.4%)	1,831 (-27.0%)	1,303 (-48.1%)

4. 労働需給ギャップの推計結果

4.1 生産効率(④)：固定シナリオの場合

□ 現状維持シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給高位	2019年度ベース	-15.5%	-33.7%	-50.3%
	2024年度ベース	-4.3%	-24.9%	-43.7%
需要高位×供給中位	2019年度ベース	-20.4%	-39.6%	-55.9%
	2024年度ベース	-9.9%	-31.6%	-50.1%
需要高位×供給低位	2019年度ベース	-25.2%	-45.2%	-61.0%
	2024年度ベース	-15.2%	-37.9%	-55.8%
需要中位×供給高位		-1.2%	-17.7%	-34.1%
需要中位×供給中位		-7.0%	-25.2%	-41.6%
需要中位×供給低位		-12.5%	-32.0%	-48.3%
需要低位×供給高位		3.4%	-12.8%	-32.5%
需要低位×供給中位		-2.7%	-20.6%	-40.2%
需要低位×供給低位		-8.4%	-27.9%	-47.1%

□ 新物効法目標達成シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給高位	2019年度ベース	-8.1%	-27.8%	-45.9%
	2024年度ベース	4.1%	-18.3%	-38.8%
需要高位×供給中位	2019年度ベース	-13.5%	-34.4%	-52.1%
	2024年度ベース	-2.0%	-25.7%	-45.7%
需要高位×供給低位	2019年度ベース	-18.6%	-40.4%	-57.6%
	2024年度ベース	-7.8%	-32.5%	-52.0%
需要中位×供給高位		7.5%	-10.5%	-28.4%
需要中位×供給中位		1.2%	-18.6%	-36.5%
需要中位×供給低位		-4.8%	-26.1%	-43.8%
需要低位×供給高位		12.4%	-5.1%	-26.6%
需要低位×供給中位		5.9%	-13.7%	-35.0%
需要低位×供給低位		-0.4%	-21.6%	-42.4%

4.1 生産効率(④)：固定シナリオの場合

□ より高い目標達成シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位× 供給高位	2019年度ベース	-0.7%	-22.0%	-41.6%
	2024年度ベース	12.5%	-11.7%	-33.8%
需要高位× 供給中位	2019年度ベース	-6.5%	-29.1%	-48.2%
	2024年度ベース	5.9%	-19.7%	-41.3%
需要高位× 供給低位	2019年度ベース	-12.1%	-35.6%	-54.2%
	2024年度ベース	-0.4%	-27.0%	-48.1%
需要中位×供給高位		16.1%	-3.3%	-22.6%
需要中位×供給中位		9.3%	-12.1%	-31.4%
需要中位×供給低位		2.8%	-20.1%	-39.3%
需要低位×供給高位		21.5%	2.5%	-20.7%
需要低位×供給中位		14.4%	-6.7%	-29.7%
需要低位×供給低位		7.6%	-15.3%	-37.8%

4.2 生産効率(④):6.5%向上シナリオの場合

□ 現状維持シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給高位	2019年度ベース	-10.0%	-29.3%	-47.1%
	2024年度ベース	1.9%	-20.0%	-40.0%
需要高位×供給中位	2019年度ベース	-15.3%	-35.7%	-53.1%
	2024年度ベース	-4.0%	-27.2%	-46.8%
需要高位×供給低位	2019年度ベース	-20.3%	-41.6%	-58.5%
	2024年度ベース	-9.7%	-33.9%	-52.9%
需要中位×供給高位		5.2%	-12.4%	-29.9%
需要中位×供給中位		-0.9%	-20.3%	-37.8%
需要中位×供給低位		-6.8%	-27.6%	-45.0%
需要低位×供給高位		10.1%	-7.1%	-28.2%
需要低位×供給中位		3.7%	-15.5%	-36.3%
需要低位×供給低位		-2.5%	-23.2%	-43.6%

□ 新物効法目標達成シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給高位	2019年度ベース	-2.1%	-23.2%	-42.4%
	2024年度ベース	10.8%	-13.0%	-34.8%
需要高位×供給中位	2019年度ベース	-7.8%	-30.1%	-49.0%
	2024年度ベース	4.4%	-20.8%	-42.2%
需要高位×供給低位	2019年度ベース	-13.3%	-36.5%	-54.8%
	2024年度ベース	-1.8%	-28.1%	-48.8%
需要中位×供給高位		14.5%	-4.7%	-23.7%
需要中位×供給中位		7.8%	-13.3%	-32.4%
需要中位×供給低位		1.4%	-21.3%	-40.1%
需要低位×供給高位		19.7%	1.0%	-21.9%
需要低位×供給中位		12.7%	-8.1%	-30.7%
需要低位×供給低位		6.0%	-16.5%	-38.7%

4.2 生産効率(④):6.5%向上シナリオの場合

□ より高い目標達成シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位× 供給高位	2019年度ベース	5.8%	-17.0%	-37.8%
	2024年度ベース	19.8%	-6.0%	-29.5%
需要高位× 供給中位	2019年度ベース	-0.4%	-24.5%	-44.8%
	2024年度ベース	12.8%	-14.4%	-37.5%
需要高位× 供給低位	2019年度ベース	-6.3%	-31.4%	-51.2%
	2024年度ベース	6.1%	-22.3%	-44.7%
需要中位×供給高位		23.7%	3.0%	-17.6%
需要中位×供給中位		16.5%	-6.3%	-26.9%
需要中位×供給低位		9.5%	-14.9%	-35.3%
需要低位×供給高位		29.4%	9.2%	-15.6%
需要低位×供給中位		21.8%	-0.7%	-25.2%
需要低位×供給低位		14.6%	-9.8%	-33.8%

4.3 生産効率(④) : 13%向上シナリオの場合

□ 現状維持シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位× 供給高位	2019年度ベース	-4.5%	-25.0%	-43.8%
	2024年度ベース	8.1%	-15.1%	-36.4%
需要高位× 供給中位	2019年度ベース	-10.1%	-31.8%	-50.2%
	2024年度ベース	1.8%	-22.8%	-43.6%
需要高位× 供給低位	2019年度ベース	-15.4%	-38.1%	-55.9%
	2024年度ベース	-4.2%	-29.8%	-50.1%
需要中位×供給高位		11.7%	-7.0%	-25.6%
需要中位×供給中位		5.1%	-15.4%	-34.0%
需要中位×供給低位		-1.1%	-23.2%	-41.6%
需要低位×供給高位		16.8%	-1.4%	-23.8%
需要低位×供給中位		10.0%	-10.3%	-32.4%
需要低位×供給低位		3.5%	-18.5%	-40.2%

□ 新物効法目標達成シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位× 供給高位	2019年度ベース	3.9%	-18.5%	-38.9%
	2024年度ベース	17.6%	-7.7%	-30.8%
需要高位× 供給中位	2019年度ベース	-2.2%	-25.8%	-45.8%
	2024年度ベース	10.8%	-16.0%	-38.7%
需要高位× 供給低位	2019年度ベース	-8.0%	-32.6%	-52.1%
	2024年度ベース	4.2%	-23.7%	-45.7%
需要中位×供給高位		21.4%	1.1%	-19.1%
需要中位×供給中位		14.4%	-8.0%	-28.2%
需要中位×供給低位		7.6%	-16.5%	-36.5%
需要低位×供給高位		27.0%	7.2%	-17.1%
需要低位×供給中位		19.6%	-2.5%	-26.5%
需要低位×供給低位		12.5%	-11.4%	-35.0%

4.3 生産効率(④)：13%向上シナリオの場合

□ より高い目標達成シナリオ

ケース		2030年度	2040年度	2050年度
需要高位× 供給高位	2019年度ベース	12.2%	-11.9%	-34.0%
	2024年度ベース	27.1%	-0.2%	-25.2%
需要高位× 供給中位	2019年度ベース	5.7%	-19.8%	-41.5%
	2024年度ベース	19.7%	-9.2%	-33.7%
需要高位× 供給低位	2019年度ベース	-0.6%	-27.2%	-48.2%
	2024年度ベース	12.6%	-17.6%	-41.3%
需要中位×供給高位		31.2%	9.2%	-12.5%
需要中位×供給中位		23.6%	-0.6%	-22.5%
需要中位×供給低位		16.2%	-9.7%	-31.4%
需要低位×供給高位		37.3%	15.8%	-10.4%
需要低位×供給中位		29.3%	5.4%	-20.6%
需要低位×供給低位		21.6%	-4.3%	-29.7%