

マイナビキャリアリサーチLab 物流（運輸・倉庫）レポート（2023年8月）

マイナビキャリアリサーチLab 編集部

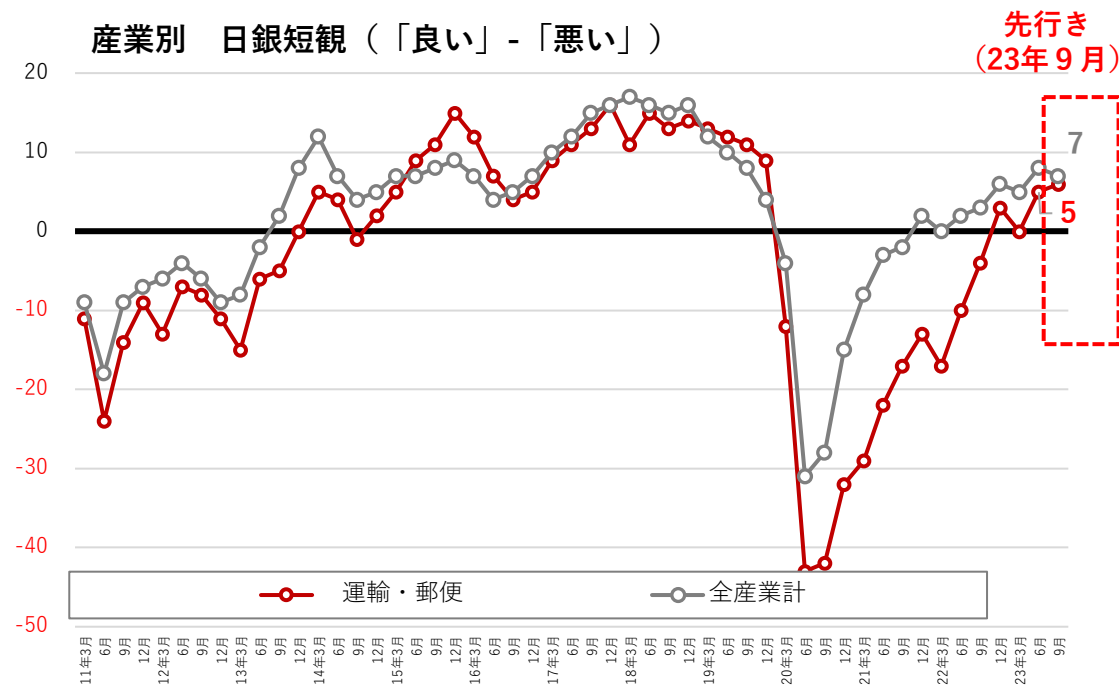
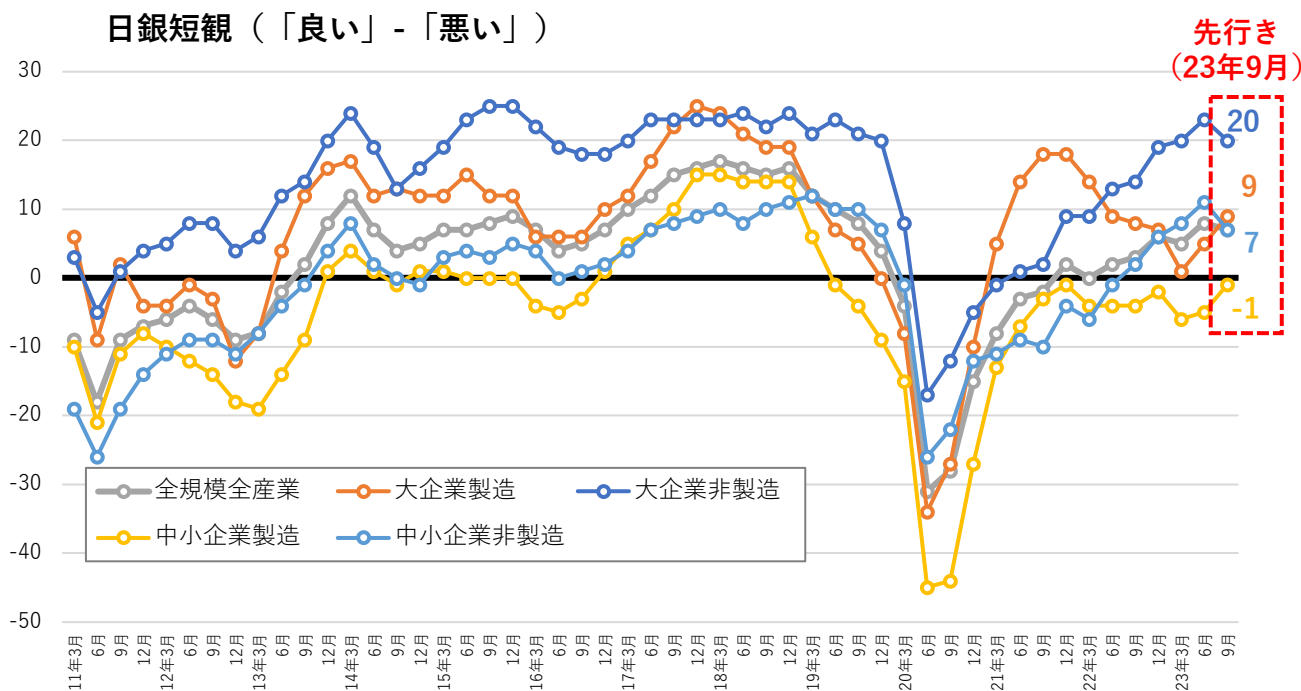


これら資料は、作成日時点で弊社が信頼に足ると思われる資料に基づいて作成しておりますが、弊社が実施していない調査などに関して情報の正確性を弊社が担保するものではありません。

また、これら資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。

業況感は製造業・非製造業ともに小幅の改善 先行きについては製造業は改善傾向、非製造業はやや悪化

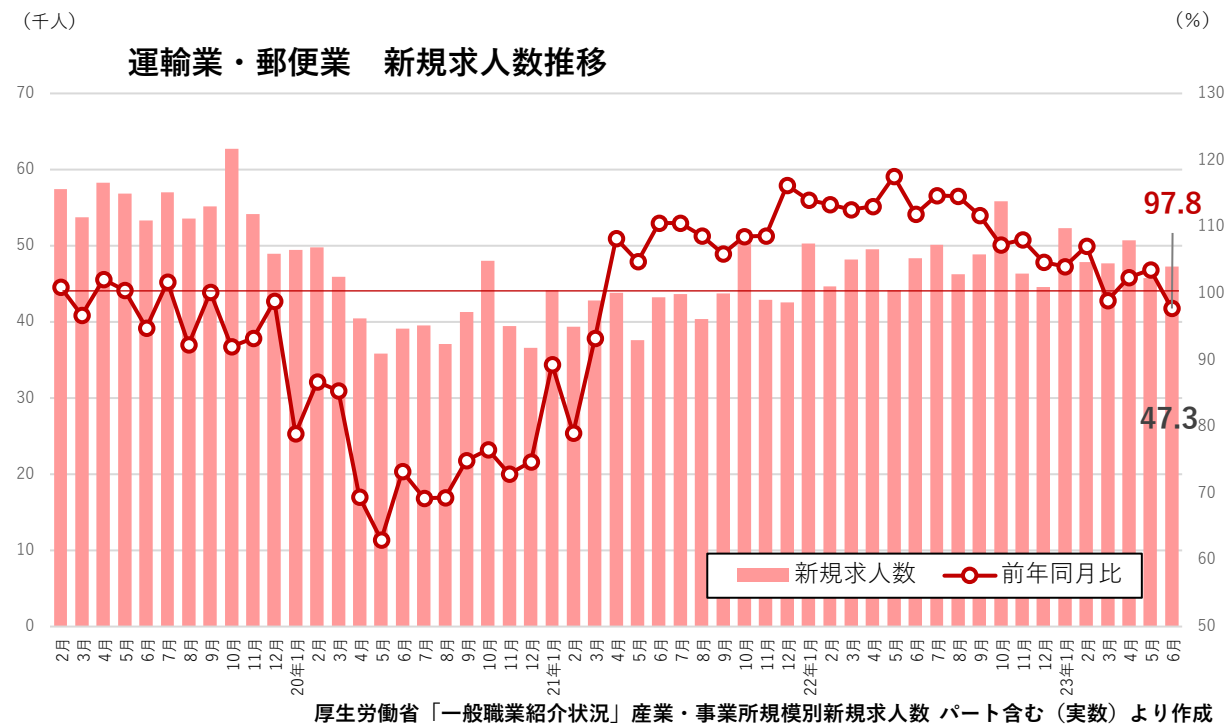
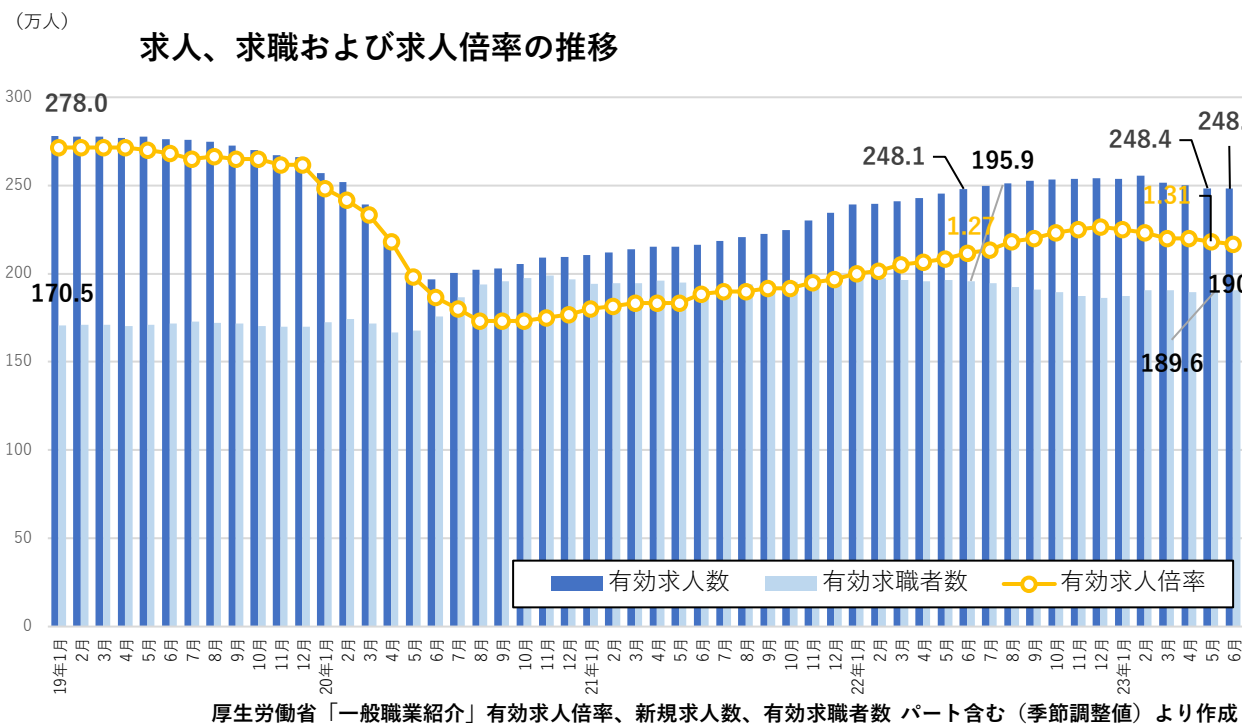
- ・企業の業況感は全体として改善がみられるものの、先行きはやや下降している。6月は、製造業、非製造共に改善がみられた。製造業では、海外経済の回復ペース鈍化やIT関連財の調整圧力は引き続き意識されているものの、供給制約の影響緩和や原材料コスト高の一服、価格転嫁の進展から、大企業を中心に改善した。非製造業は、感染症の影響緩和に伴う経済活動の回復や、価格転嫁の進展から、個人消費関連業種を中心に改善を続けた。（日本銀行「経済・物価情勢の展望2023年7月」）
- ・運輸・郵便業では、2023年5月以降は改善している。2023年4月に宅配便が値上げされるなど運賃の水準が改善し、輸送原価の上昇分に関して、一部は価格転嫁できたことなどが影響していると思われる。



有効求人倍率は1.30倍。前月比で0.01pt減、前年同月比で0.03pt増 運輸業・郵便業の雇用は微減傾向ながらも横ばい

・有効求人倍率は求人数の回復により徐々に増加していたが、直近はやや落ち着いている。2023年6月の数値をみると、有効求人倍率は1.30倍となり、前月比で0.01pt減少、前年同月で0.03pt増加した。
有効求人数は前月比、前年同月比共に横ばい。19年1月と比較すると、全体で10.7%減となった。
有効求職者数は前月比で0.6%増、前年同月比で2.6%減、2019年1月比では11.9%増となった。

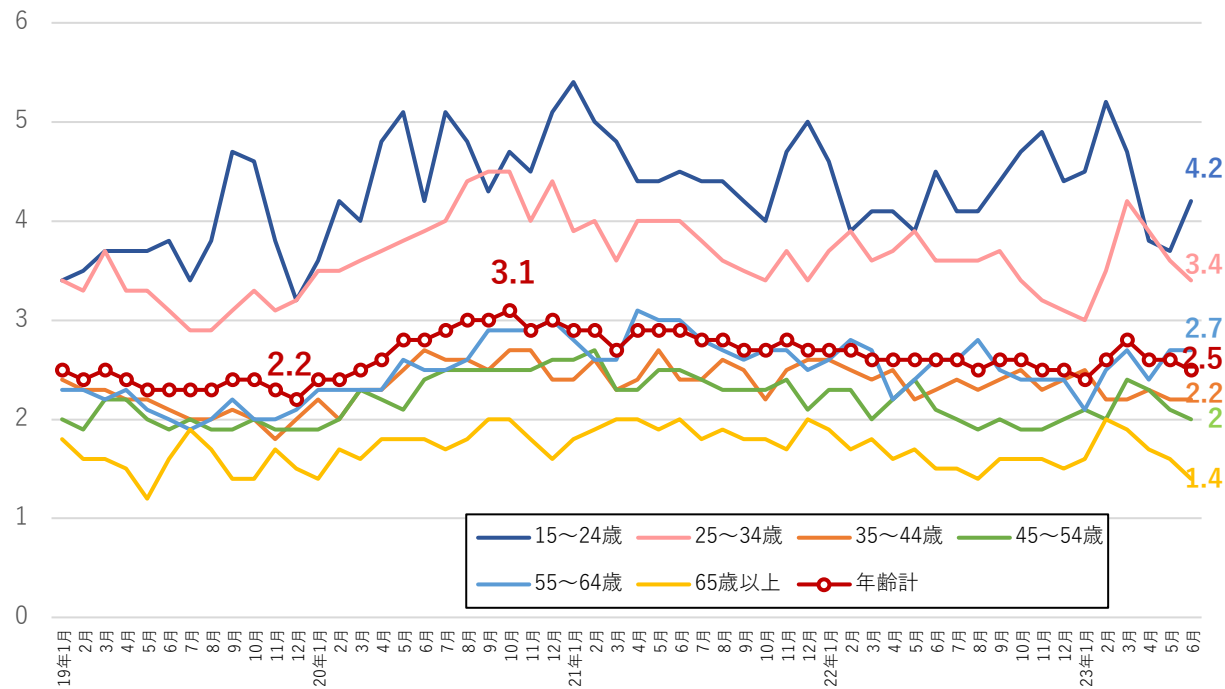
・運輸業・郵便業の新規求人数については2023年6月に前年同月比97.8%と、やや前年を下回っているが、概ね横ばいで推移している。



完全失業率は2023年6月時点で2.5%に回復。 運輸・郵便業の不足感は-49と、全産業のなかでも不足感が高い

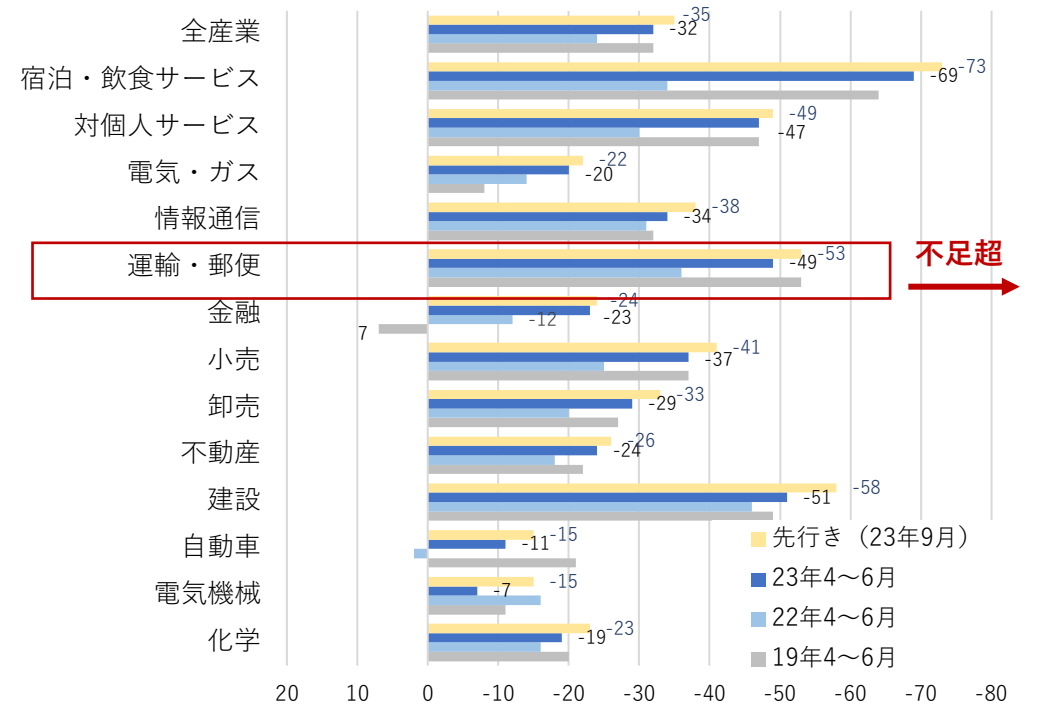
- ・完全失業率はコロナ禍の影響を受け、2019年12月の2.2%から2020年10月には3.1%まで上昇した。しかし、その後は緩やかに改善がみられ、直近の2023年6月では2.5%まで回復している。年代別にみても15～24歳を除く全ての年代で失業率の改善がみられる。今後について、人手不足感は依然継続しており、完全失業率は緩やかに改善すると予想される。
- ・運輸・郵便業の不足感は-49と全産業と比較しても不足感が高い。特に、2023年9月の先行きについては-53となっており、さらに人材不足感が高まると見られる。

完全失業率



総務省統計局「労働力調査調査」完全失業率 年齢階級別（季節調整値）より作成

雇用人員判断D.I.（過剰－不足）



日本銀行「全国企業短期経済観測調査」業況判断D.I.より作成

輸送数量の減少、輸送原価の上昇により、景況感としては厳しい状況 一方で運賃値上げなどにより改善の見込みも

物流のなかでもトラック運送業界に注目すると輸送数量が減少したことにより、営業収入（売上高）としては悪化している。一方で、2023年4月以降、運賃値上げにより運賃・料金の水準が改善したことで業界の景況感としてはやや改善した。

トラック運送業界

23年4～6月期は、輸送数量が減少（宅配以外の特積貨物を除く）したものの、運賃・料金の水準が改善し、輸送原価の上昇分の一部が価格転嫁できるようになったことを反映し、業界の景況感は一転して-32.1と前回より2.7pt改善した。なお、今後の見通しは、輸送数量、営業収入、営業損益が改善する見込みを反映して、-28.8（今回-32.1）と3.3ポイント改善の見込みである。

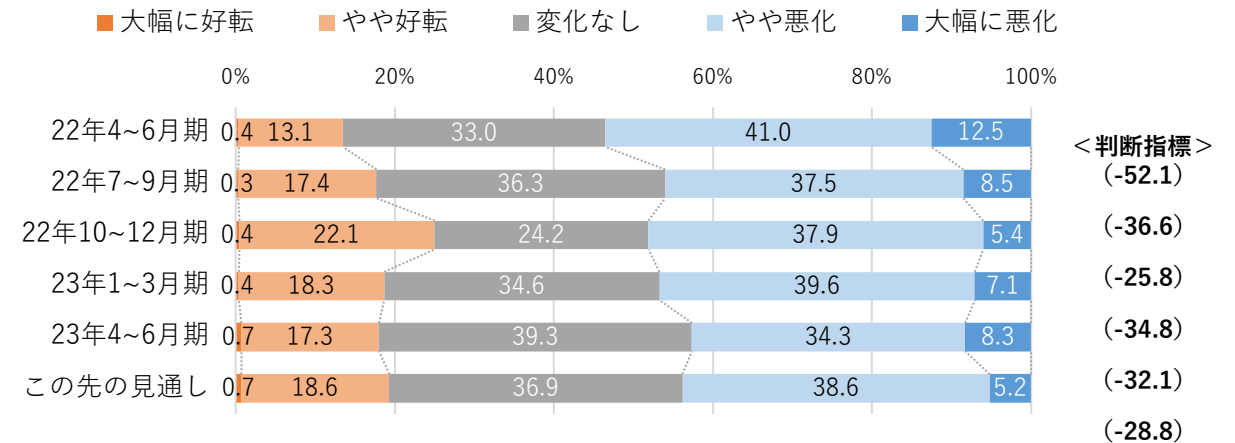
（引用元：「第122回トラック運送業界の景況感」公益社団法人 全日本トラック協会）

宅配貨物

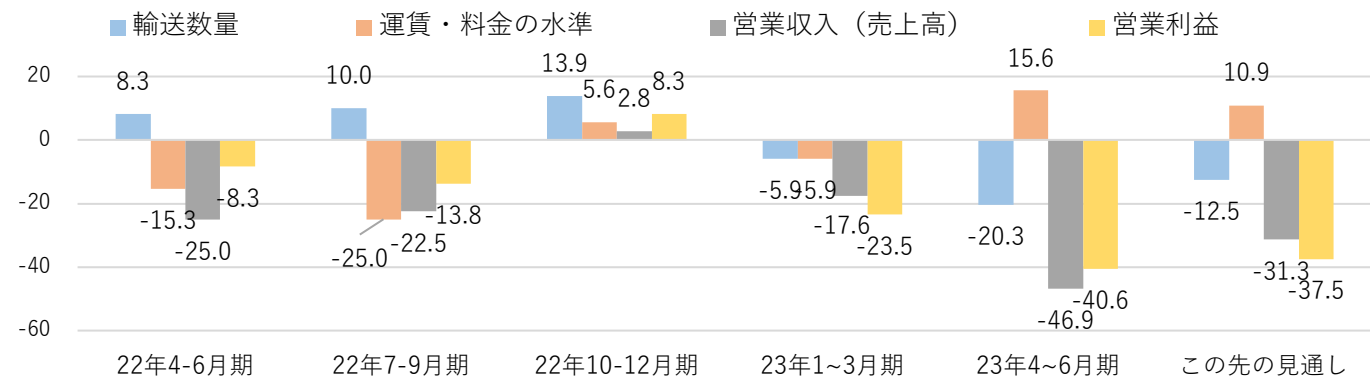
運賃・料金の水準は15.6（前回-5.9）と21.5pt改善したものの、輸送数量は-20.3（前回-5.9）と14.4pt悪化したことから、営業収入（売上高）は-46.9（前回-17.6）と29.3pt悪化した。

（引用元：「第122回トラック運送業界の景況感」公益社団法人 全日本トラック協会）

トラック運送業界の景況感



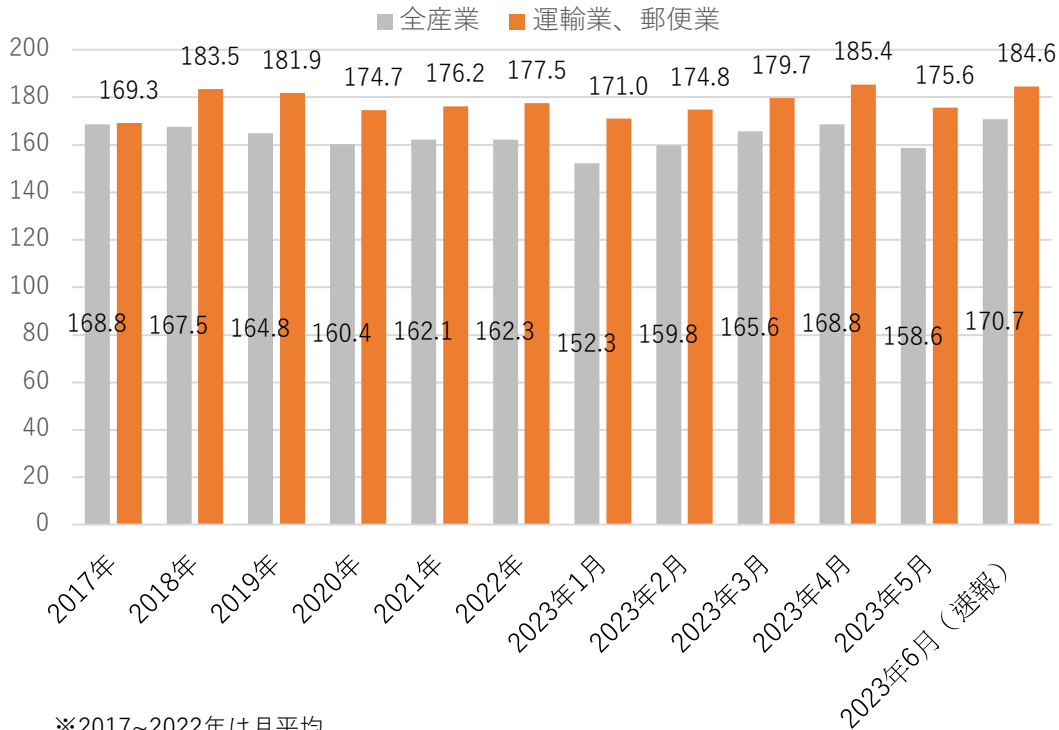
宅配貨物：状況と今後の見通し



物流業界の「2024年問題」 長時間労働の改善を目指し、2024年4月から時間外労働の上限規制 労働時間の現状について

- ・全産業に比べて労働時間が長いとして指摘されてきた「運輸業、郵便業」だが、物流業界の「2024年問題」解消に向けて、現在の状況を確認した。産業別の月間総労働時間（一般労働者、5人以上事業所）を見ると、月による変動はあるものの、わずかではあるが改善傾向が見られる。
- ・トラック運送業界の景況感、実働率、運転者の雇用動向（不足感）、所定外労働時間についての判断指数の推移を見ると、全体的に景況感の良しあしに関わらず常に人材不足感が高いことがわかる。また、所定外労働時間についても2023年に入ってからには特に減少傾向が見られる。

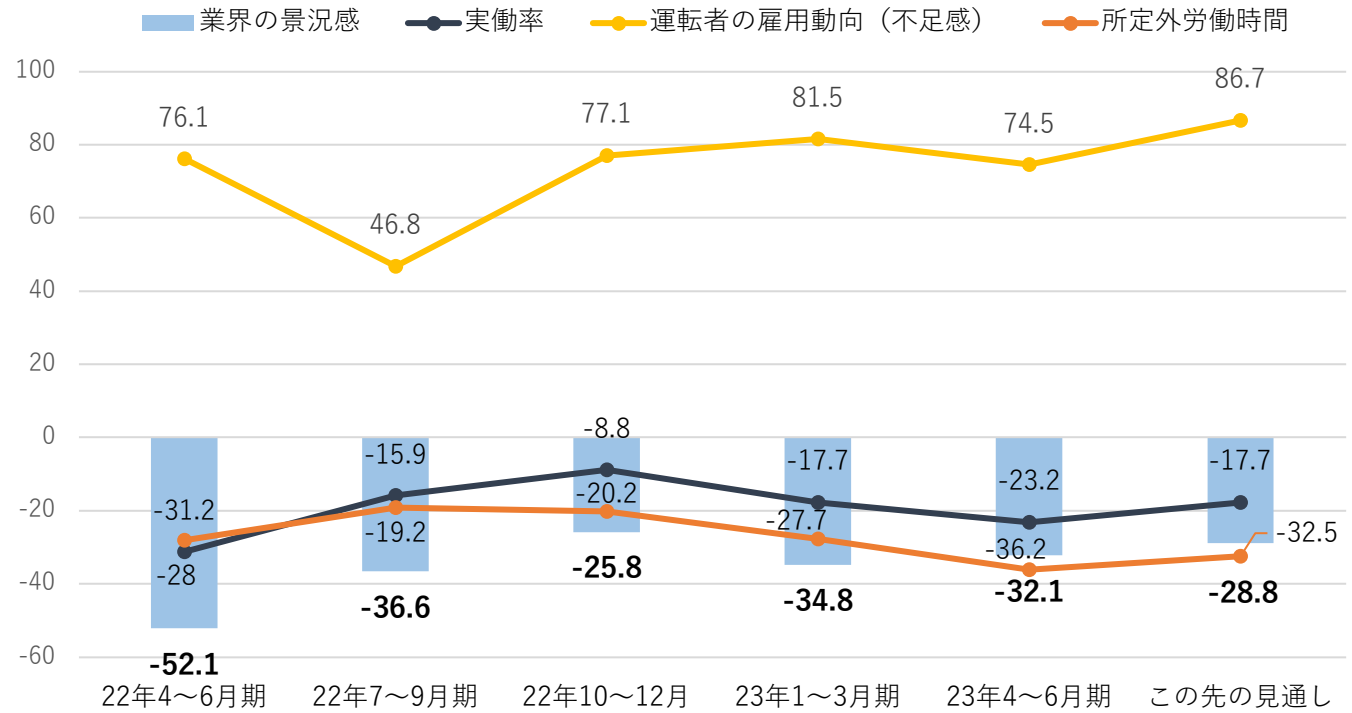
月間総実労働時間（一般労働者のみ）



※2017~2022年は月平均

引用元：「毎月勤労統計調査」厚生労働省

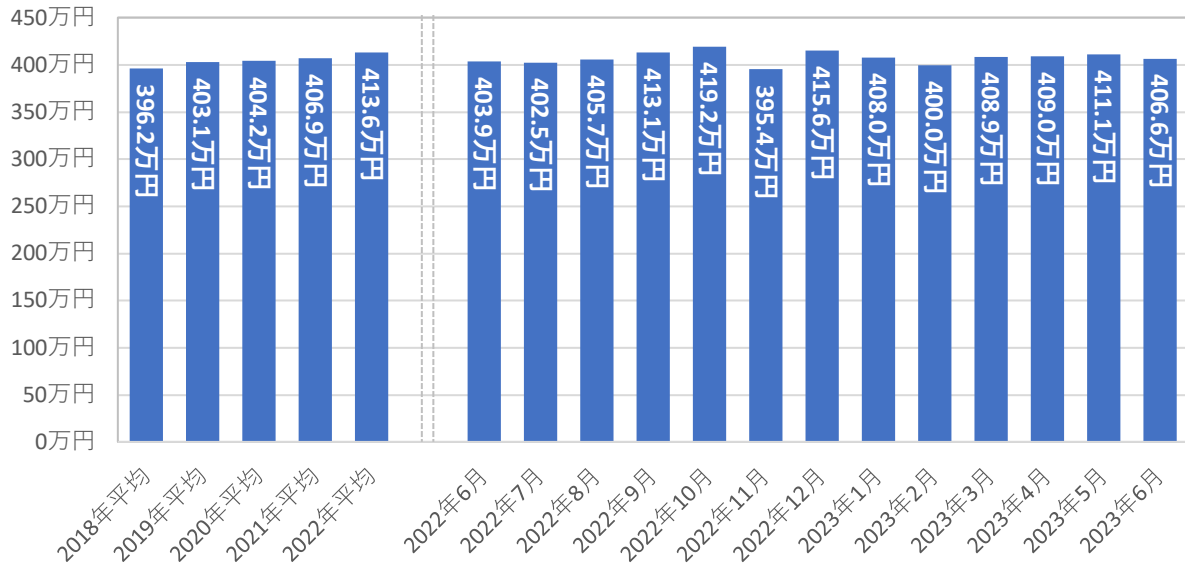
トラック運送業界 項目別判断指数の推移



引用元：「第122回トラック運送業界の景況感」公益社団法人 全日本トラック協会

物流・倉庫の求人件数は、2022年で急激に増加し、2023年においても概ね高水準で推移している。また、正社員の平均初年度年収に関してはほぼ横ばいではあるが、微増傾向が見られる。

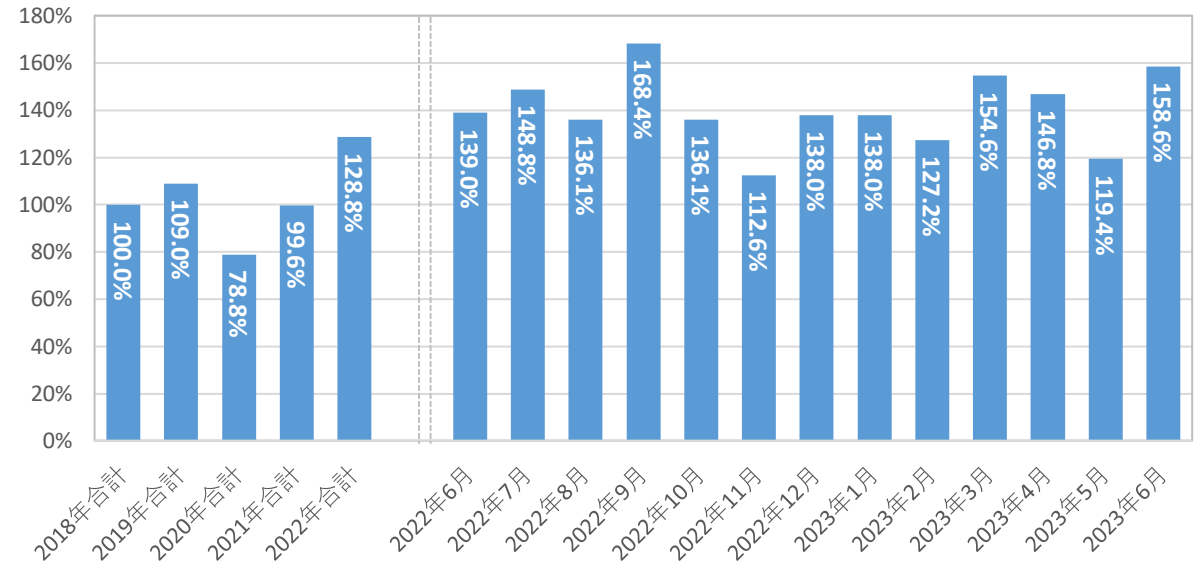
物流・倉庫の平均初年度年収



マイナビ「正社員の平均初年度年収推移レポート」より作成

物流・倉庫の求人件数推移

※2018年平均値を100%としてグラフ化



マイナビ「正社員の求人件数・応募数推移レポート」より作成

「正社員の初年度年収レポート」における年収集計方法

該当月における、総合転職情報サイト「マイナビ転職」に掲載開始された求人情報から、雇用形態が正社員以外のデータを除き集計。厚生労働省「国民生活基礎調査 所得の分布状況」を元に、所得金額上側1%を本レポートでは外れ値として設定。

マイナビ転職では、初年度年収は各求人ごとに幅をもって記載されているが、当レポートでは各求人に掲載されている初年度年収の下限と上限の中間の値を平均値として「初年度年収」を算出した。

「正社員の求人件数・応募推移レポート」における求人数集計方法

該当月における、弊社総合転職情報サイト「マイナビ転職」に掲載開始された求人情報から、雇用形態が正社員以外のデータを除き集計。