

マイナビキャリアリサーチLab 物流（運輸・倉庫）レポート（2024年2月）

マイナビキャリアリサーチLab 編集部

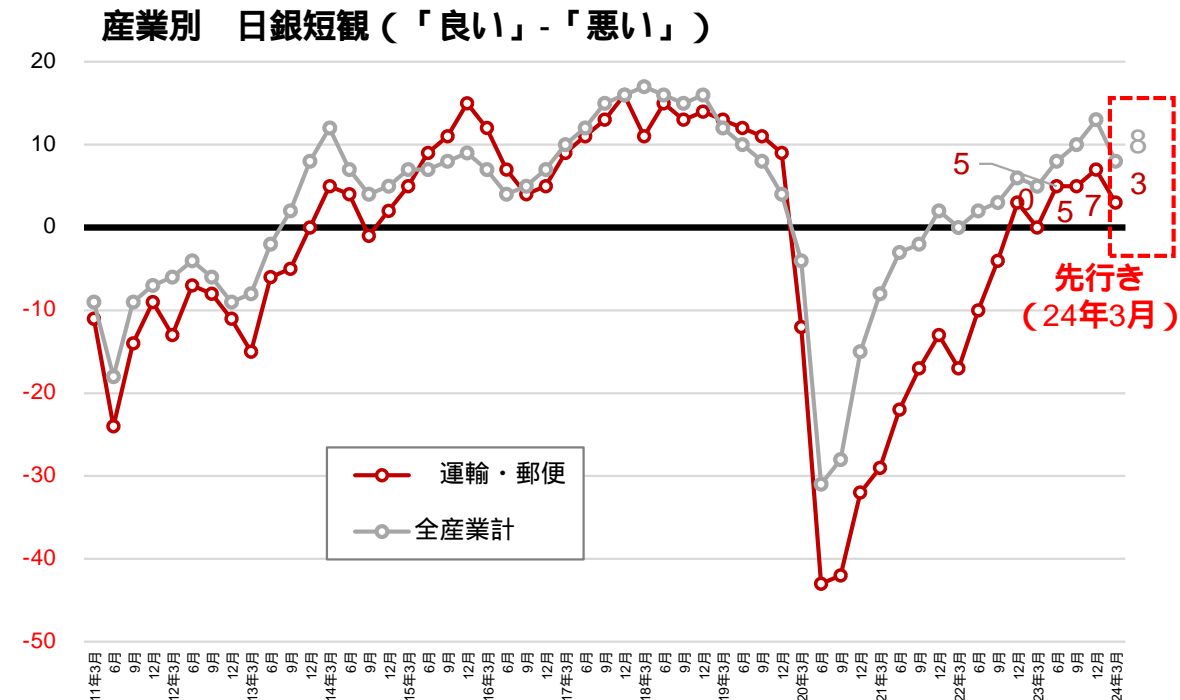
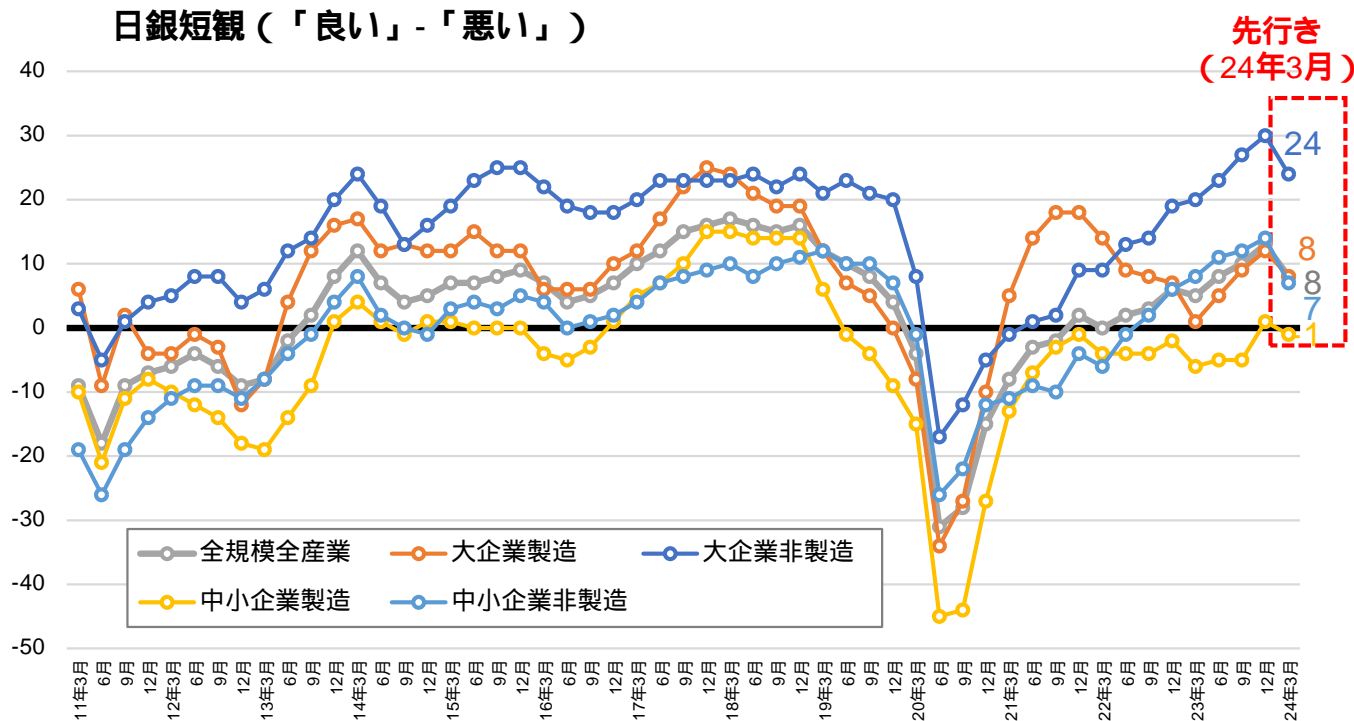


これら資料は、作成日時点で弊社が信頼に足ると思われる資料に基づいて作成しておりますが、弊社が実施していない調査などに関して情報の正確性を弊社が担保するものではありません。
また、これら資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。
ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。

業況感は23年全体でみると製造業・非製造業ともに改善 先行きについても概ねプラスで推移

・企業の業況感は短観の業況判断DIをみると、12月は製造業、非製造業のすべての企業規模で改善となった。製造業では、価格転嫁の進展や自動車生産の回復などから、改善が遅れていた中小企業を中心に改善した。改善した業種をみると、供給制約の影響緩和から輸送機械や鉄鋼、非鉄金属などの関連業種が復調している。非製造業は、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幅広い業種で改善を続けた。一方、対事業所サービスでは、人件費の上昇などで業況が悪化している。
(日本銀行「経済・物価情勢の展望2024年1月」)

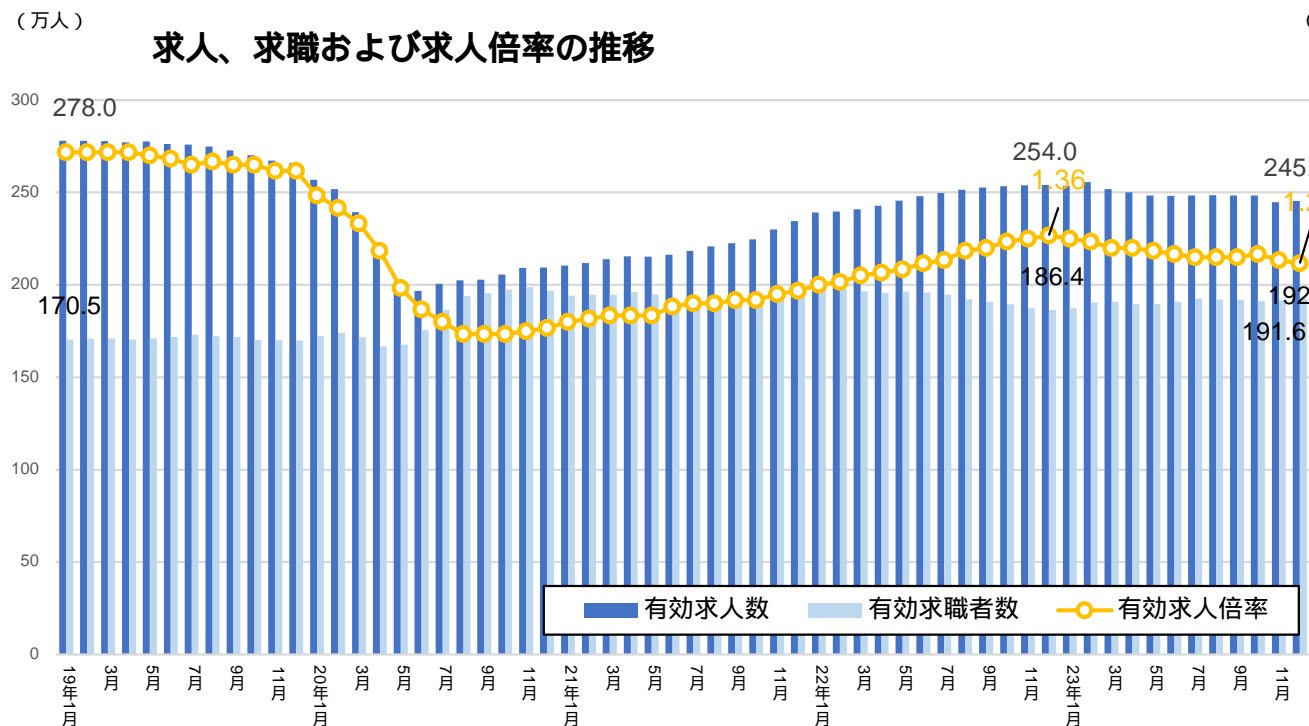
・運輸・郵便業の業況判断DIについては、2023年以降、プラスではあるものの、全産業を下回って推移している。先行きに関しては、全産業と同様に実績を下回る3となっている。



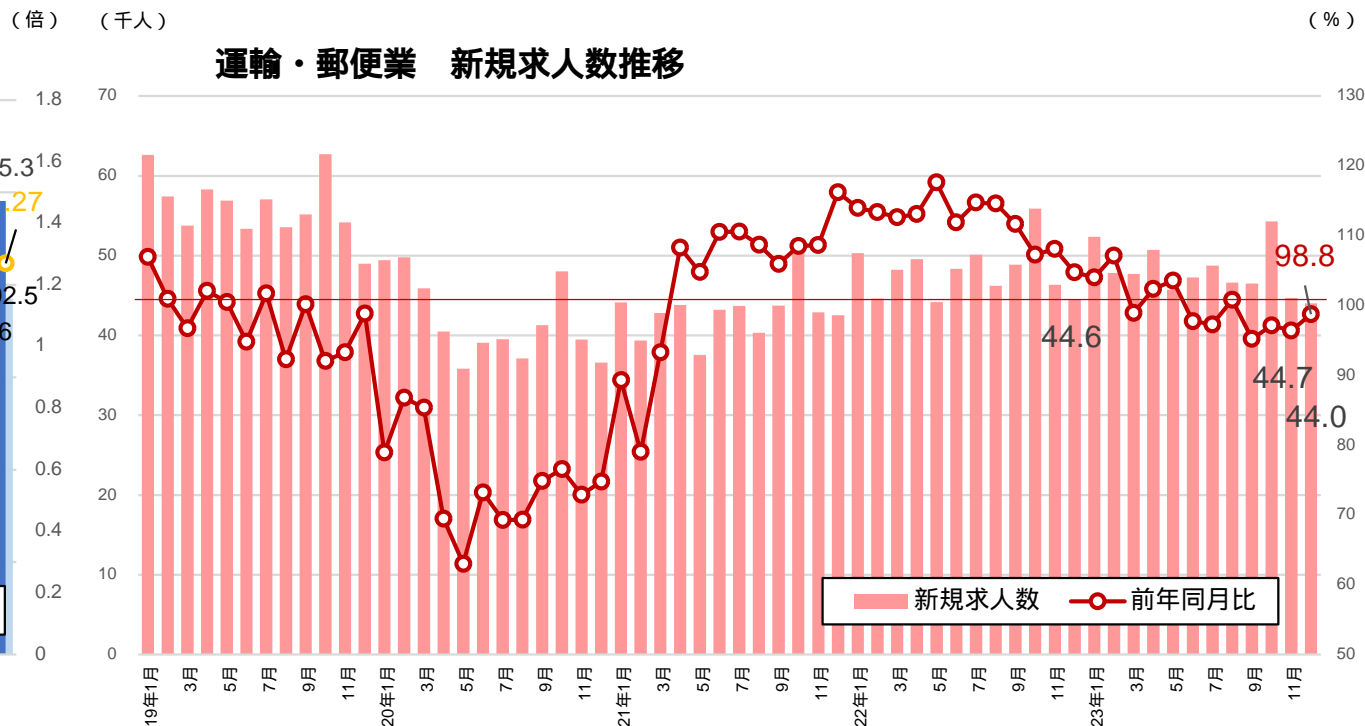
有効求人倍率は1.27倍と、前年同月比で 0.09ptの微減傾向 運輸・郵便業の新規求人数は横ばいながらも微増傾向で推移

・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12月の数値をみると、有効求人倍率は1.27倍と、前年同月比0.09pt減と、微減で推移している。有効求人数は245.3万人で前年同月比で8.7万人ほど減少。19年1月との比較でも全体で32.7万人減と、コロナ前の状況まで回復していない。有効求職者数は192.5万人で、前月比0.9万人増、前年同月比で6.1万人増と、ともに増加。2019年1月比では22万人増となった。

・運輸・郵便業の新規求人数は4.4万人で前月比1.6%減、前年同月比1.2%減となっており、2023年10月に大きく伸びた以外は、全体的に微減傾向で推移している。



厚生労働省「一般職業紹介」有効求人倍率、新規求人数、有効求職者数 パート含む (季節調整値) より作成

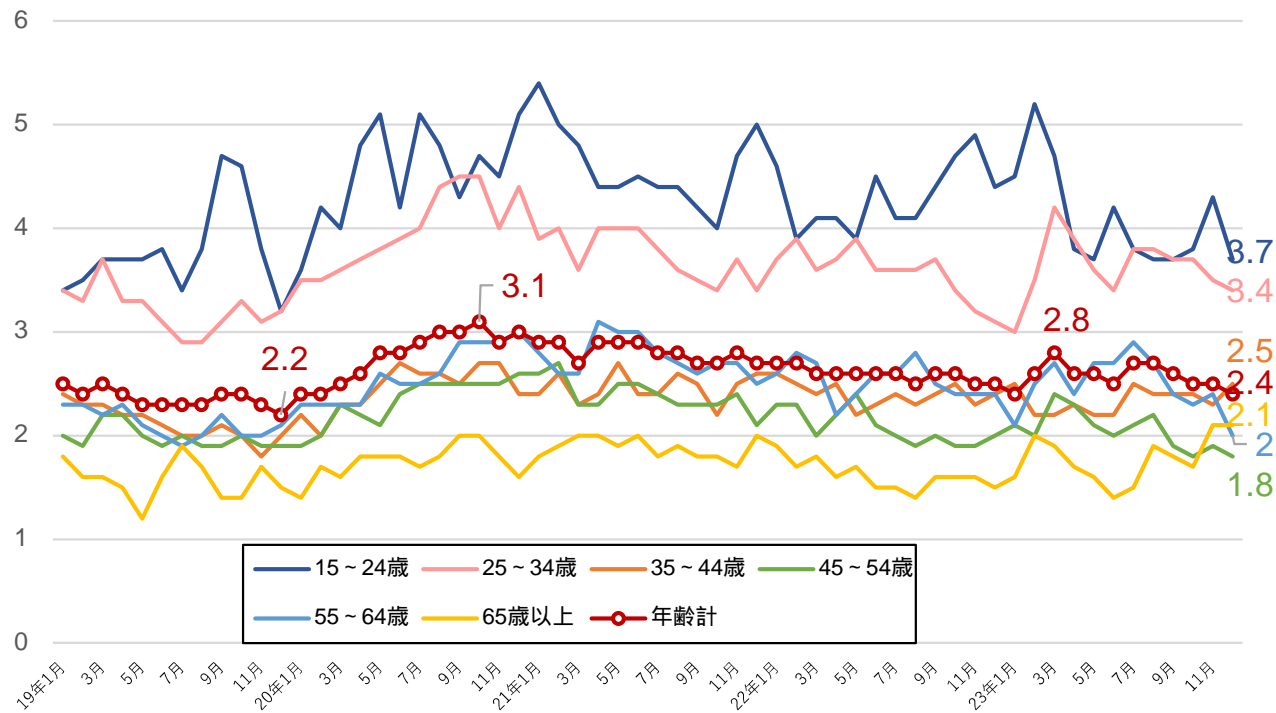


厚生労働省「一般職業紹介状況」産業・事業所規模別新規求人数 パート含む (実数) より作成

完全失業率は2023年12月時点で2.4%と改善傾向 運輸・郵便業の不足感は 53と全産業の中でも特に人手不足が深刻

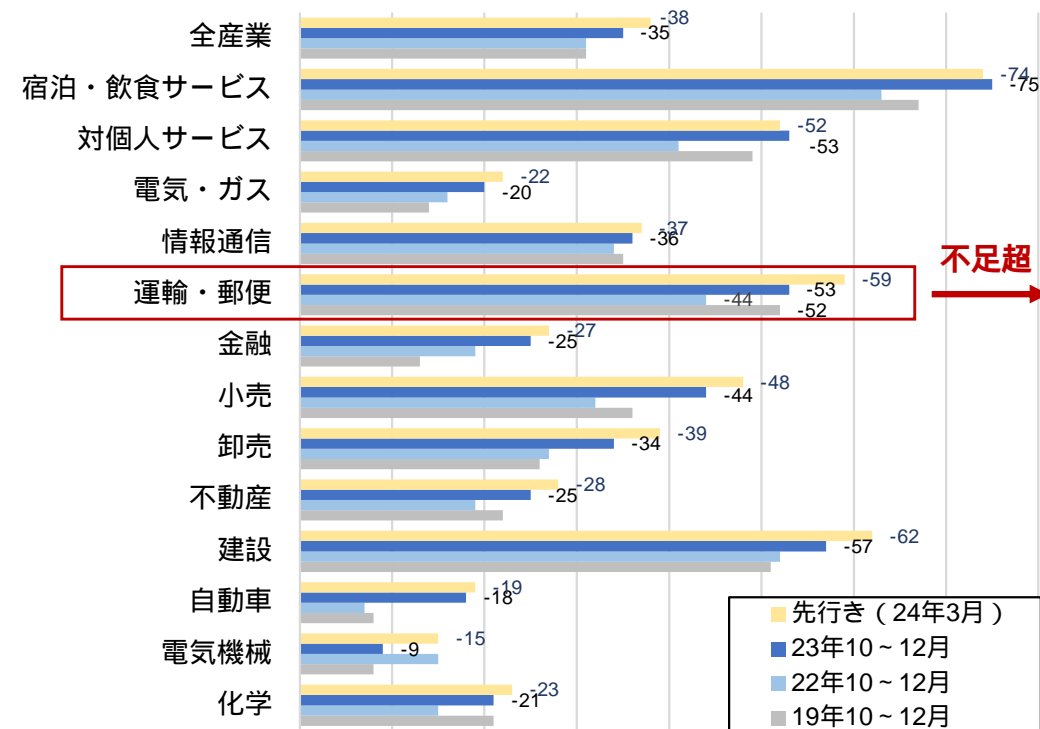
- 完全失業率は緩やかに改善がみられ、直近の2023年12月では2.4%まで回復している。
年代別にみると高齢者（65歳以上）の年代で、やや悪化しているものの、それ以外の年代では概ね改善がみられる。
今後は人手不足感は依然高いままだが、有効求人倍率が緩やかに減少している事もあり、完全失業率は横ばいで推移すると予想される。
- 運輸・郵便業の人手不足感は23年10～12月期で 53ptと高く、先行きについても 53ptと回答している通り、人手不足が続いている。

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）



0 -10 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

輸送原価アップにより厳しい経営状況は続いているものの 景況感としては改善

物流のなかでもトラック運送業界については、燃料のコスト高、物価高などの原価アップ等により経営状況は厳しいものの、輸送数量、運賃・料金の水準などが改善されたことにより、業界の景況感は依然マイナス値ではあるものの、全体的に改善する傾向

トラック運送業界

23年10～12月期は、燃料コスト高、物価高などの原価アップ等により厳しい経営を余儀なくされているものの、輸送数量、運賃・料金の水準、経常利益等が改善基調となったことを反映し、業界の景況感は-17.7（前回-33.5）と15.8pt改善した。なお、来期の見通しは、運賃・料金の水準が改善する見込みを反映して、-15.0（今回-17.7）と2.7pt改善の見込みである。

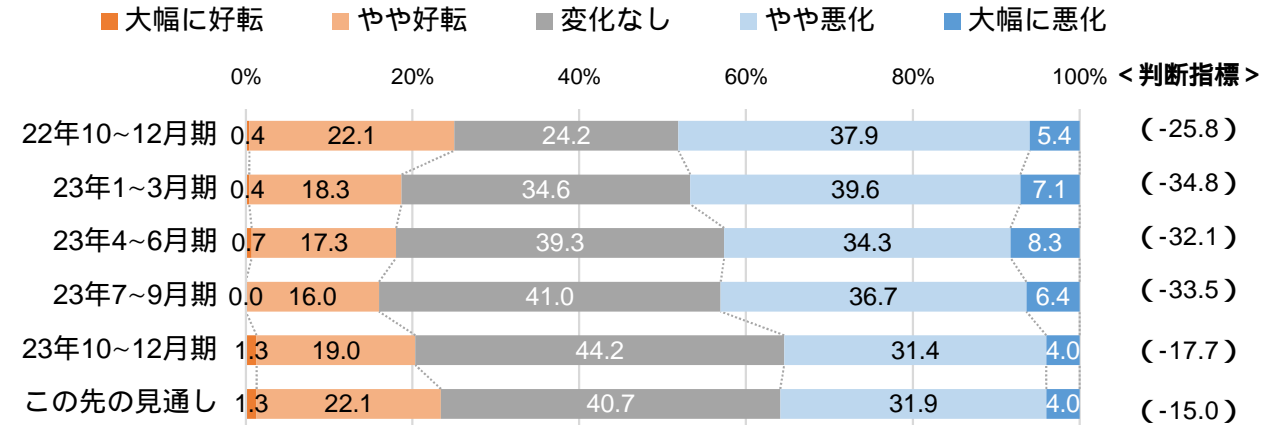
（引用元：「第123回トラック運送業界の景況感」公益社団法人 全日本トラック協会）

宅配貨物

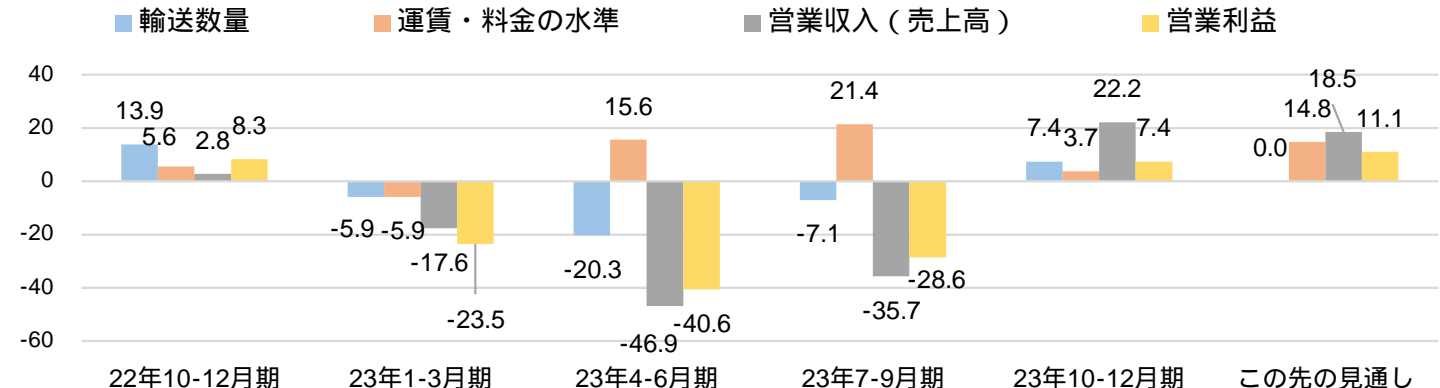
運賃・料金の水準は3.7（前回21.4）と17.7pt悪化したものの、輸送数量は7.4（前回-7.1）と14.5pt改善したことから、営業収入（売上高）は22.2（前回-35.7）と57.9pt改善した。営業利益は7.4（前回-28.6）と36.0pt改善した。

（引用元：「第124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

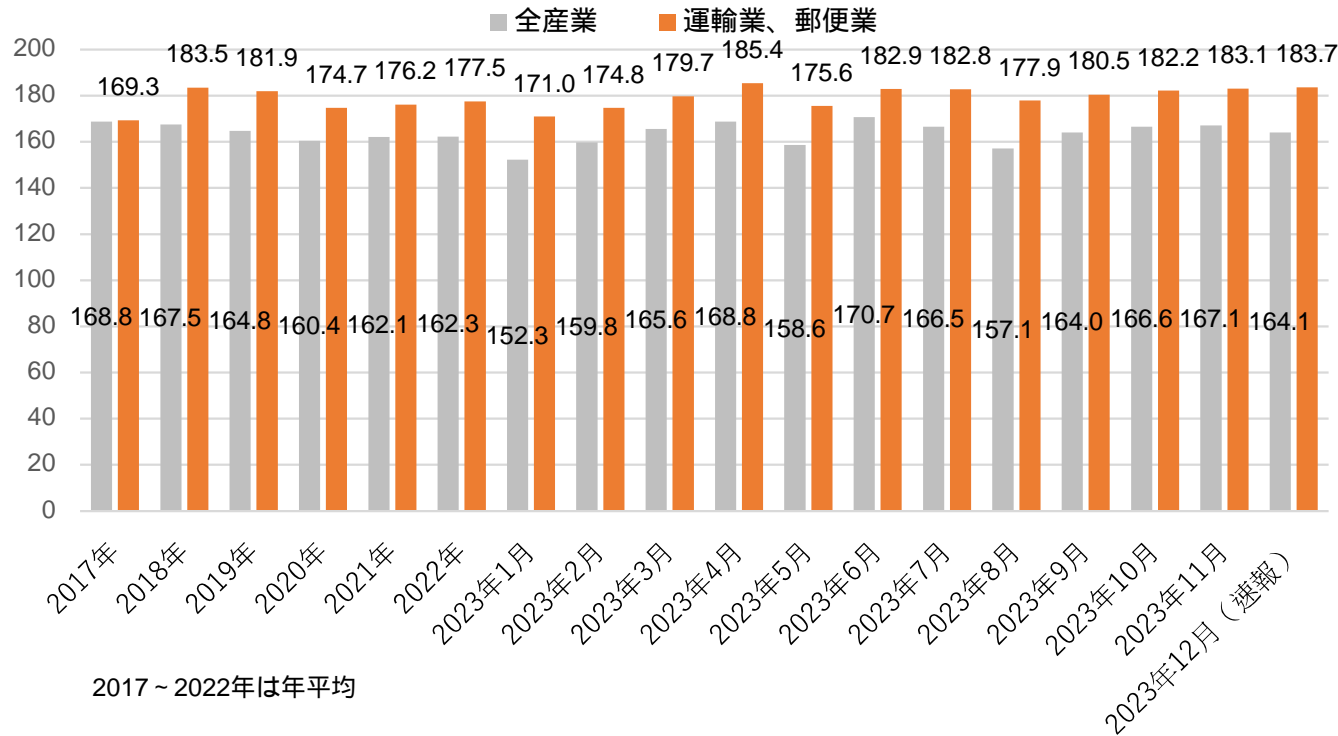


物流業界の「2024年問題」 長時間労働の改善を目指し、2024年4月から時間外労働の上限規制 労働時間の現状について

・産業別の月間総実労働時間（一般労働者、5人以上事業所）を見ると、12月の速報値では183.7時間で、全産業の中で最多となり、産業平均の111.9%だった。景況感が改善し、輸送数量が増えていることもあり、長時間労働の是正が難しい状況がうかがえる。
（月間総労働時間については、「運輸業、郵便業」に次いで「飲食サービス業等」が174.0時間、「建設業」が170.5時間だった。）

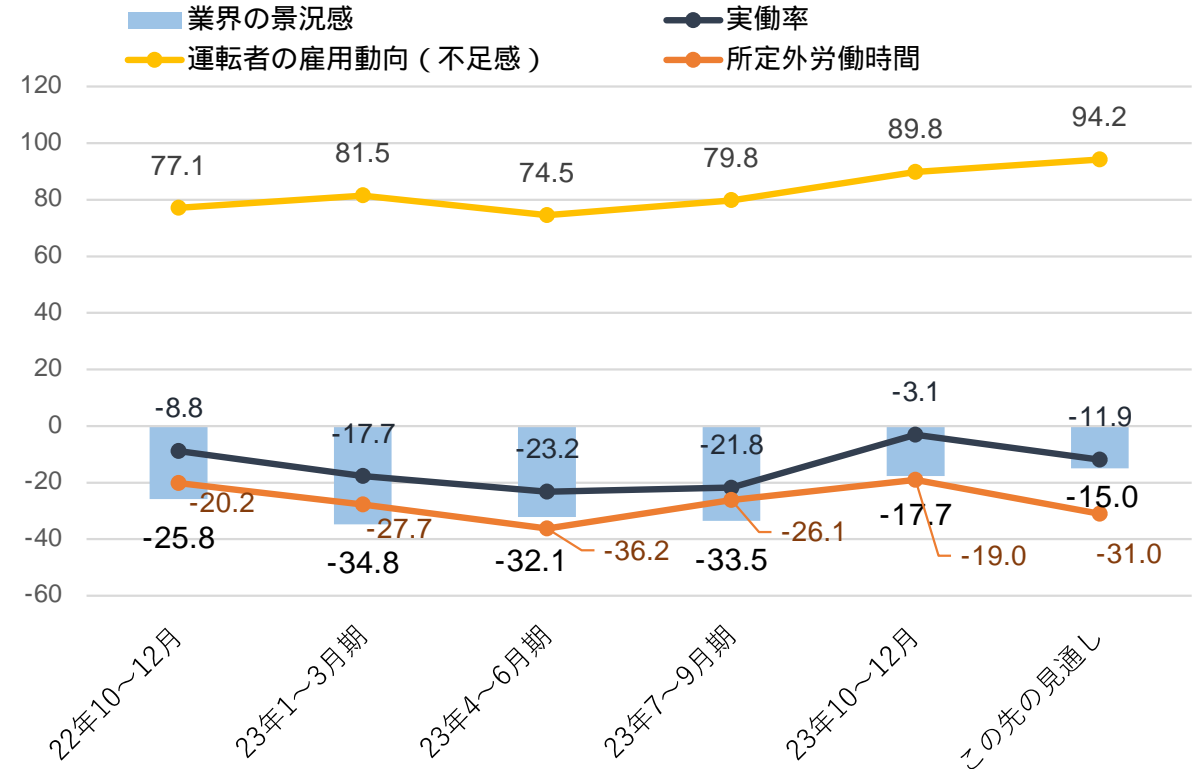
・トラック運送業界の景況感、実働率、運転者の雇用動向（不足感）、所定外労働時間についての判断指数の推移を見ると、徐々に人材不足感が高まり、特に先の見通しにおいては94.2となっている。所定外労働時間については、23年10～12期はやや増加する傾向にあったが、来期の見通しとしてはまた改善に向かうと予想されている。

月間総実労働時間（一般労働者のみ）



引用元：「毎月勤労統計調査」厚生労働省

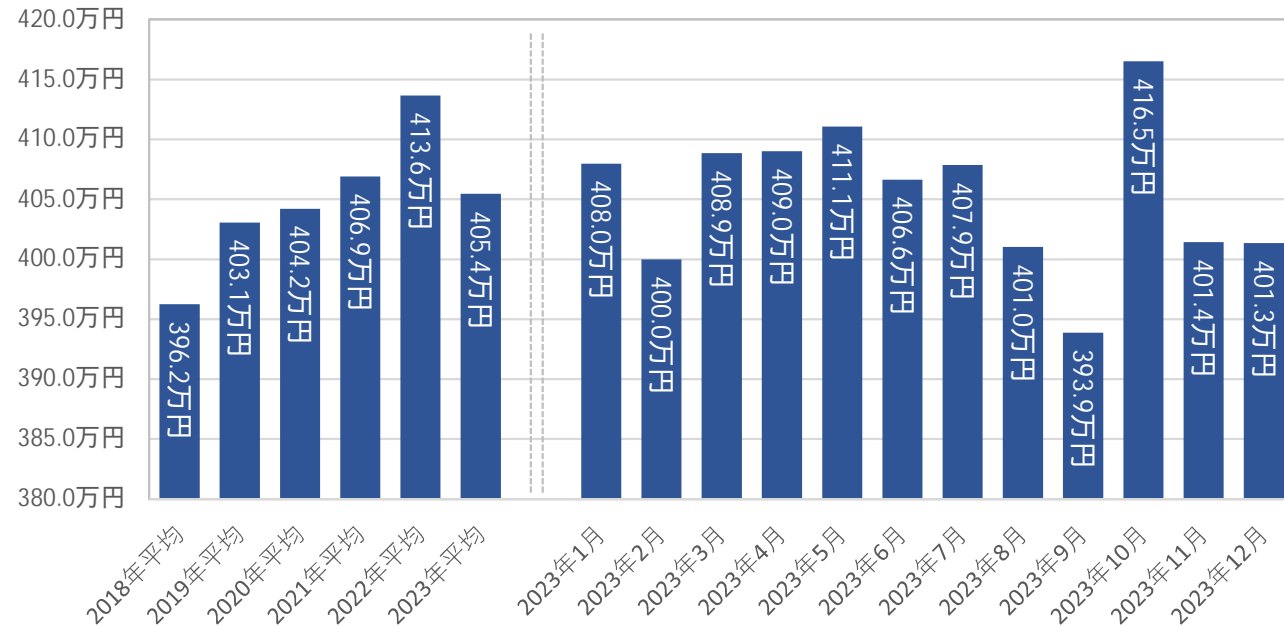
トラック運送業界 項目別判断指数の推移



引用元：「第124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・倉庫業の求人件数を年度別にみると一貫して上昇している。2023年では2018年の掲載数平均と比較して1.63倍となっている。初年度年収に関してはここ数年増加していたが、23年平均では前年を下回り405.4万円となっている。

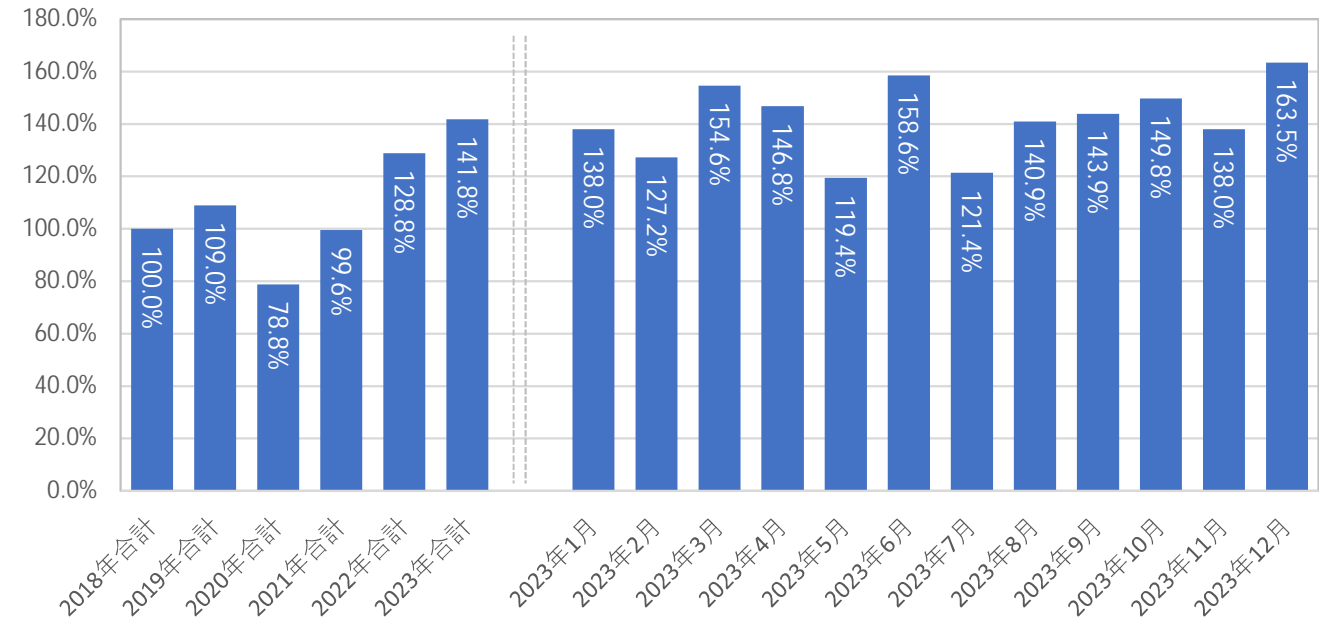
物流・倉庫業の平均初年度年収



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・倉庫業の求人件数推移

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。