

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5月）

マイナビキャリアリサーチLab 編集部



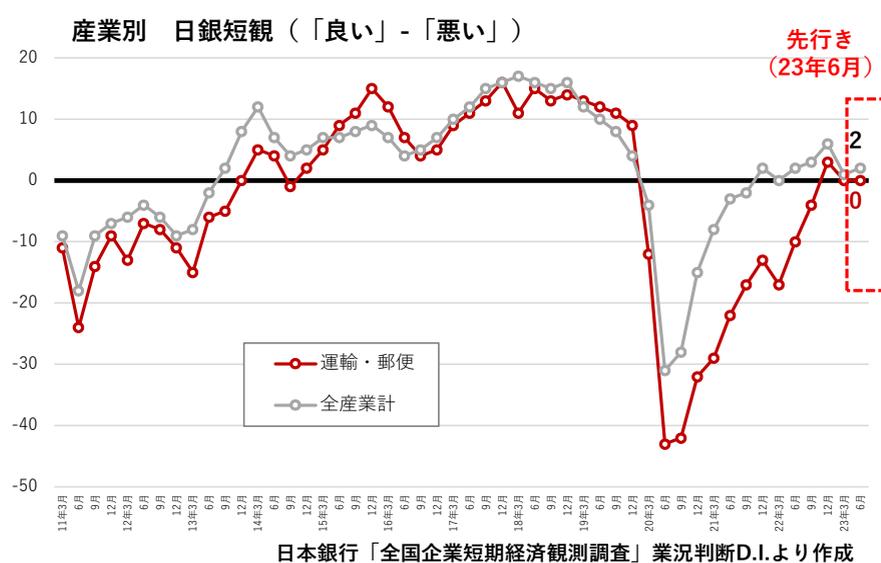
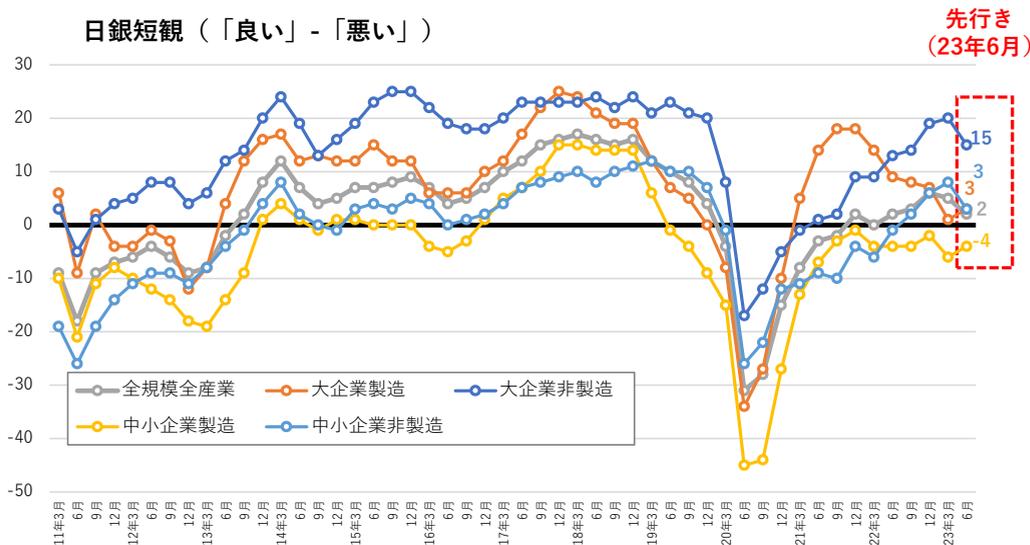
これら資料は、作成日時時点で弊社が信頼に足ると思われる資料に基づいて作成しておりますが、弊社が実施していない調査などに関して情報の正確性を弊社が担保するものではありません。

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。

業況感は製造業は概ね横ばい、非製造業は小幅の改善 先行きについては製造業、非製造業ともに悪化

・企業の業況感は全体として横ばいになっている。3月は、製造業が悪化したものの、非製造業は改善を続けた。製造業は、供給制約の影響緩和や価格転嫁の進展はみられたものの、既往の資源高の影響が残るもとの、海外経済の回復ペース鈍化やIT関連財の調整圧力の継続が意識されたことから、大企業を中心に悪化した。非製造業は、既往の資源高の影響は引き続きみられるものの、感染症の影響が一段と緩和し、価格転嫁も進むなかで、全体としては改善を続けた。（日本銀行「経済・物価情勢の展望2023年4月」）

・「運輸・郵便」に限定するとコロナ禍における経済停滞の影響を受けて一時的に貨物量が減少したことや、行動制限の影響を受けて鉄道などの旅客量が減少したため、2020年中頃に激しい落ち込みが見られた。現状においても既往の資源高の影響から幾分悪化しており、全産業に比べると厳しい状況が続いている。しかしながら、徐々に回復しつつあり、2022年12月には業況判断がようやくプラスに転じた。2023年3月期、6月期の見通しは0ptとなっており、引き続き、注視が必要だ。



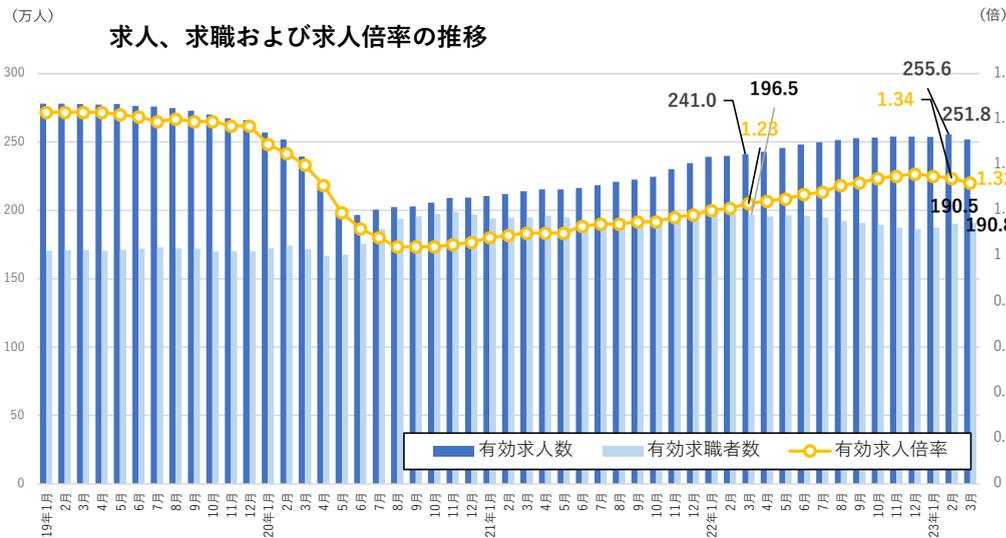
・有効求人倍率はコロナの影響により2020年から低下していたが、求人数の回復により徐々に増加傾向となっている。2023年3月の数値をみると、有効求人倍率は1.32倍となり、前月比で0.02pt減少、前年同月で0.09pt増加した。

有効求人は前月比で1.5%減、前年同月比で4.5%増。19年1月と比較すると、全体で9.4%減となった。

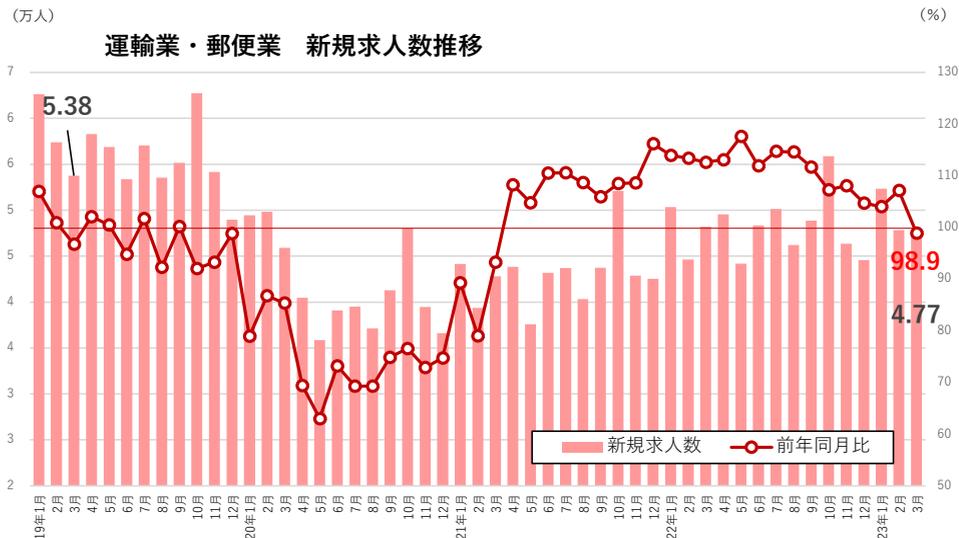
有効求職者は前月比で0.2%増、前年同月比で2.9%減、2019年1月比では11.6%増となった。

・「運輸業・郵便業」に限定するとコロナ禍で一時的に新規求人数は減少したが、2022年から緩やかに回復傾向が見られた。しかし、2023年3月時点で対前年同月比が98.9%、さらに2019年の3月と比較すると11.3%減となっており、コロナ禍前までの水準には回復しきれていない。

※「運輸業・郵便業」には旅客運輸も含まれるが、本レポートは物流業界のみを対象としている。



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

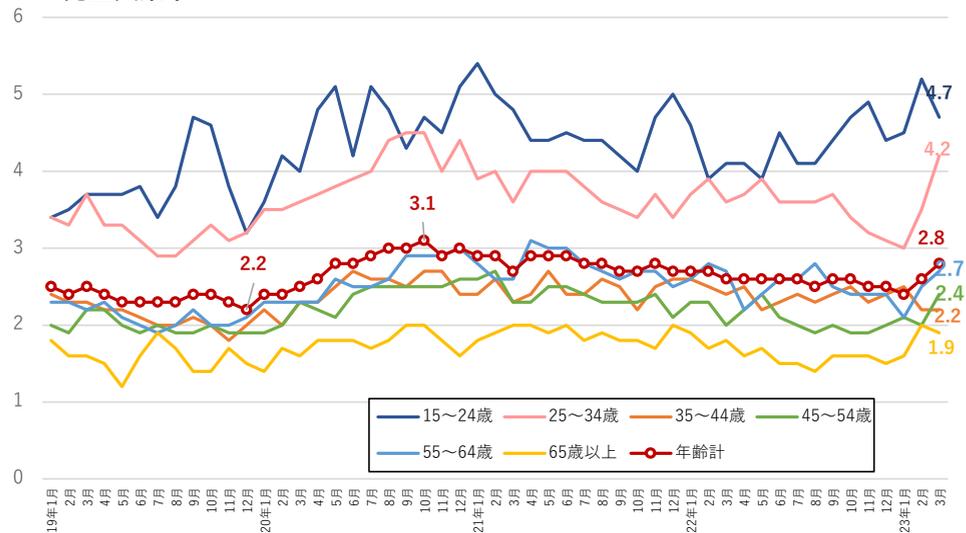
完全失業率は2023年3月時点で2.8%に回復。 産業別の過不足感は2023年3月時点で-45ptと不足感が高い

・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3月では2.8%となった。年代別の比較では、若い世代（15～24歳、25～34歳）の失業率が上がっているが、若年層は自発的な転職希望割合が高い為、失業率が高めに出る傾向にある。これは国際比較でも同様の傾向がみられ、日本特有のものというより万国共通の特徴と言える。

・「運輸・郵便」の雇用人員判断D.I.を見ると、コロナ禍の影響で2022年に不足感が改善したが2023年には不足感が高まり、他業界と比べても不足感の高い状態が続いている。

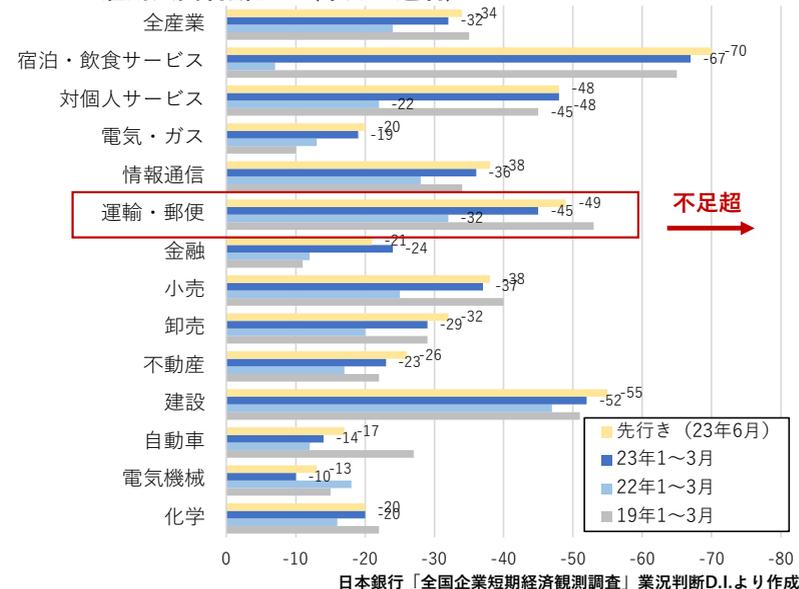
※「運輸業・郵便業」には旅客運輸も含まれるが、本レポートは物流業界のみを対象としている。

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.（不足一過剰）



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

コロナ禍で宅配貨物が大幅に増加、経済活動の復調から輸送数量は増加一方で燃料費などの輸送原価の上昇で景況感としては限定的な回復

物流のなかでもトラック運送業界に注目すると経済活動の復調から輸送量が増加したが、燃料費や人件費などの輸送原価が上昇したため景況感としては限定的な回復となった。また宅配貨物ではコロナ禍での需要増加に加えて、運賃・料金の水準が改善したため営業利益が改善した。物流業界では「2024年問題」を背景に人材確保がより困難になり、物流原価が上がるのが予想されており、2023年4月から宅配貨物で運賃の値上げが行われている。

トラック運送業界

22年10～12月期は、経済活動の復調から輸送数量、運賃・料金の水準が改善したが、燃料、車両、修理費、運転者人件費等の輸送原価は上昇基調となり、営業利益及び経常損益を圧迫したことから、判断指標は-25.8ptと前回より10.8pt改善したものの、限定的な回復となった。今後の見通しは、燃料高、物価高による輸送原価増加による経常損益の悪化の見通しを織り込み、-34.8ptで9.0pt悪化の見込みである。

(引用元：「第120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

輸送数量は2022年7～9月期までに見られた「大幅に増加」の割合は減ったものの、引き続き増加傾向にある。運賃・料金の水準は5.6pt（前回-25.0pt）と30.6pt改善したことから、営業収入（売上高）は2.8pt（前回-22.5pt）と25.3pt改善した。

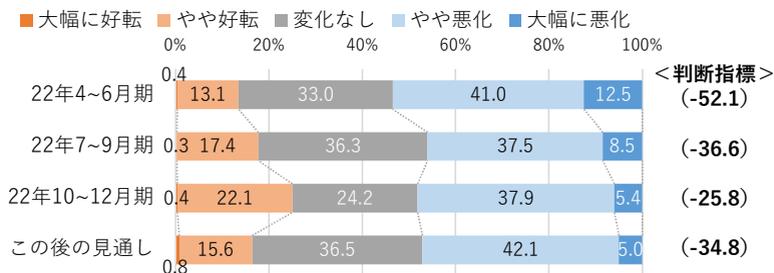
(引用元：「第120回トラック運送業界の景況感」公益社団法人 全日本トラック協会)

倉庫業界

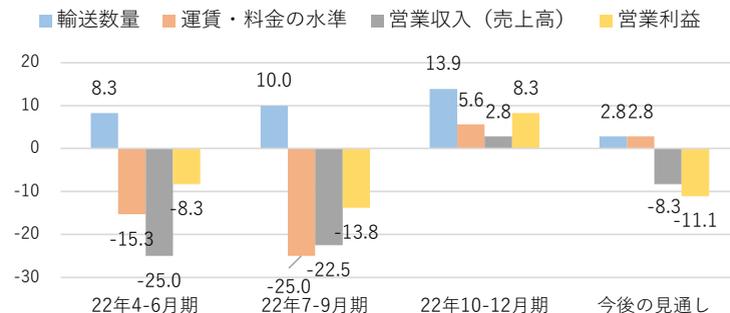
EC事業の需要拡大にあわせて倉庫の需要は高まっている。国土交通省によると、2021年度の普通倉庫業における経常収支率は108.2%と、2016年度以降黒字を維持、所管面積も増加している。ただ直近の動きを見ると保管残高は数量・金額ともに前年同月を上回っているが、入庫では数量・金額ともに、出庫では数量が前年同月を下回っており、横ばいの状況が続いている様子。

(引用元：「令和3年度 倉庫事業経営指標(概況)」 「令和4年12月分の営業普通倉庫の実績 (主要21社) について」国土交通省)

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



引用元：「第120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 年間960時間の上限規制が開始

・全日本トラック協会によると、トラック運送業界では長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、働き方改革は喫緊の課題だとされてきた。

・働き方改革関連法により2024年4月1日以降、トラックドライバーの時間外労働の上限規制がこれまでの年間1,176時間から960時間に引き下げられ、さらに1年、1ヶ月、1日ごとに細かな規制が追加されます（右表）。また、2023年4月からはすでに時間外労働の給与の割増率が25%から月60時間を超える分は中小企業も含めて50%に引き上げられています。

<なぜ「2024年問題」と言われているのか>

働き方改革関連法はトラックドライバーの待遇改善や働きやすさを実現するために行われる改革である。その一方で、走行距離に応じて運行手当が支払われるため、結果的に稼働時間が減ることで収入が減少してしまうことが懸念されている。また、ドライバー1人当たりの稼働時間が減るため、ドライバーを増やす必要が生まれ、そもそも人材不足感の強い業界だったが、さらに深刻化する可能性がある。また、荷主においては、物流コストが増加することが想定されるため、サービスが値上げされる可能性は高く、その影響は一般消費者への負担増になるとも言われている。

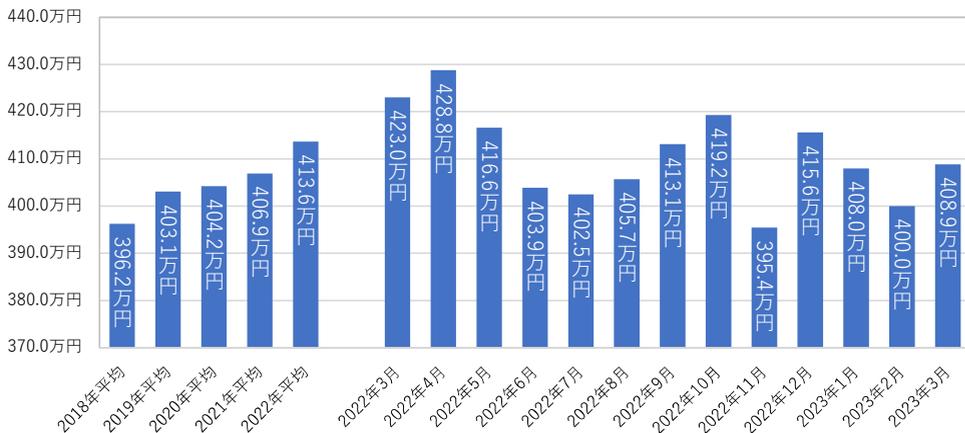
しかしながら、働きやすい環境にすることで女性、高齢者、そして若年労働者不足の解消につながる可能性もあり、改革は必要なことだと思われる。今後、よりいっそうの荷主や一般消費者への理解促進やDXを含めた業務改善が求められるだろう。

「トラックの『改善基準告示』見直しのポイント（厚生労働省）
長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	原則：3,300時間
1ヶ月の拘束時間	原則：293時間 最大：320時間	原則：284時間 最大：310時間 (1年の拘束時間が3400時間を超えない範囲で年6回まで) * 284時間を超える日が3ヶ月を超えて連続しないこと。 * 月の時間外・休日労働が100時間未満になるよう努める。
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限 * 長距離・泊付きの運行の場合は運航を早く切り上げ、またまった休息をとれるよう例外を規定。

物流・倉庫の正社員の平均初年度年収は、年を追うごとに上昇している。コロナ禍で掲載案件数が減少した年もあったが、慢性的に人材が不足している業界でもあり、2022年以降は求人情数も回復している。

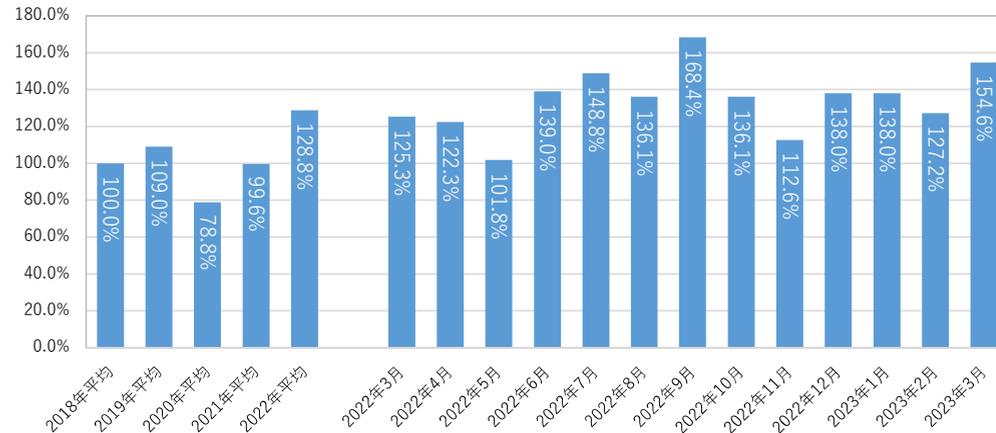
物流・倉庫の平均初年度年収



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・倉庫の求人情数推移

※2018年平均値を100%としてグラフ化



マイナビ「正社員の求人情数・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。

「正社員の求人情数・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。