

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11月）

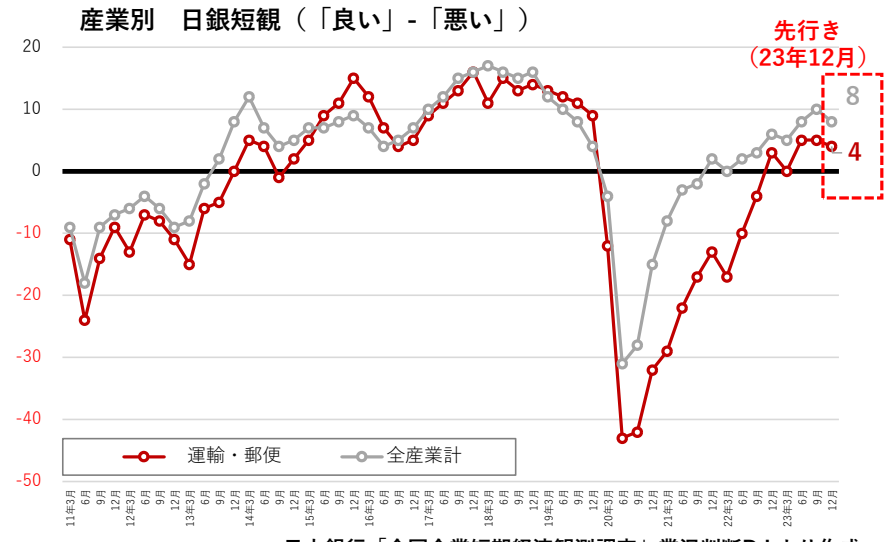
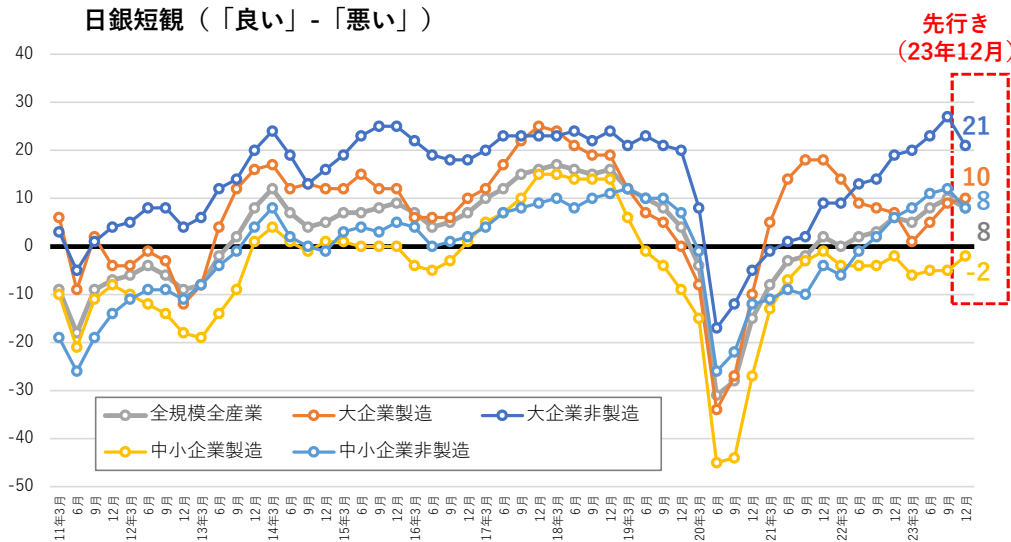
マイナビキャリアリサーチLab 編集部



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・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

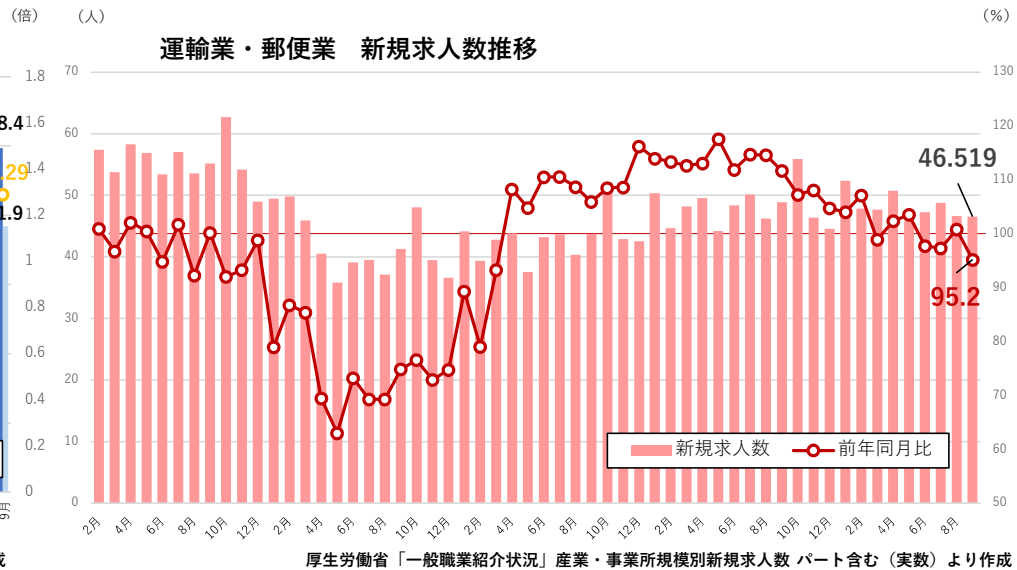
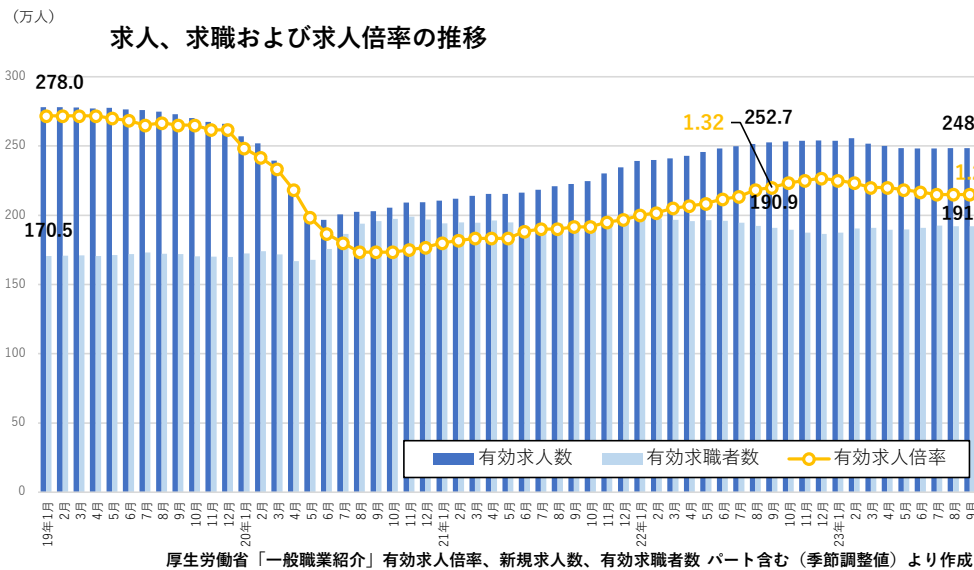
- ・企業の業況感は当面は、海外経済の回復ペース鈍化による下押し圧力を受けるものの、全体として引き続き改善がみられる。9月も製造業、非製造業ともに改善を続けた。製造業では、海外経済の回復ペース鈍化やIT関連財の調整圧力は引き続き意識されているものの、大企業を中心に改善した。非製造業は、感染症の影響緩和に伴う経済活動の回復や、価格転嫁の進展から、個人消費関連業種を中心に改善を続けた。（日本銀行「経済・物価情勢の展望2023年11月」）
- ・運輸・郵便業に限定しても全産業の動向と同様に改善傾向となっているが、やや全産業に比べると低い水準にとどまっている。



有効求人倍率は前月と変わらず1.29倍。前年同月比で0.03pt減
運輸業・郵便業の雇用は微減

・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9月の数値をみると、有効求人倍率は3か月連続で1.29倍と、横ばいで推移している。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10.6%減とコロナ前の状況までは回復していない。有効求職者数は前月比で0.1%減、前年同月比で0.5%増、2019年1月比では12.6%増となった。

・運輸業・郵便業の新規求人数については2023年9月で前年同月比95.2%と、やや前年を下回り、全体的に微減。

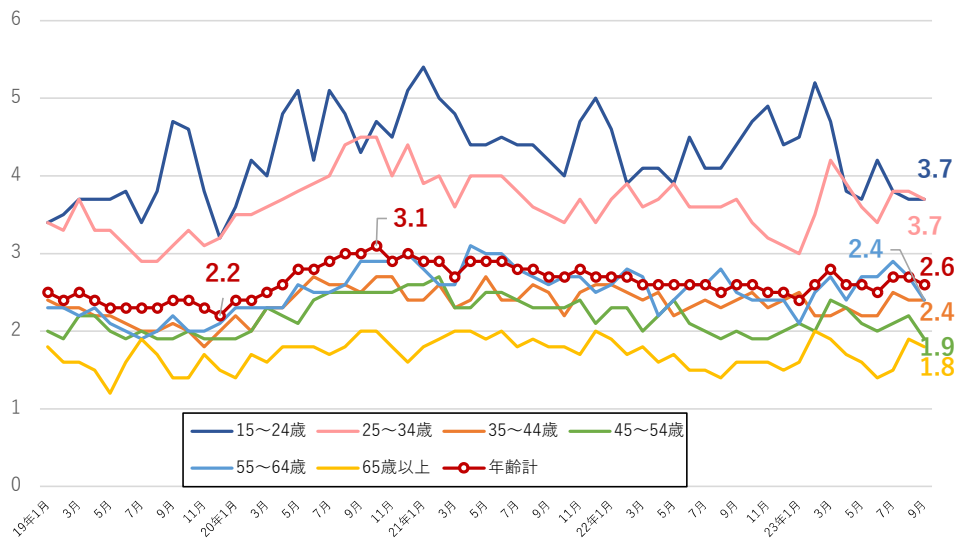


完全失業率は2023年9月時点で2.6%と横ばい。 運輸・郵便業の不足感は-48と、前年より不足感が増している

・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9月では2.6%まで回復している。年代別にみると直近9月は中高年（45～54歳、55～64歳）の年代で改善がみられる。今後は人手不足感が依然継続しているものの、海外経済の不安定要素も含むことから、完全失業率は横ばいで推移すると予想される。

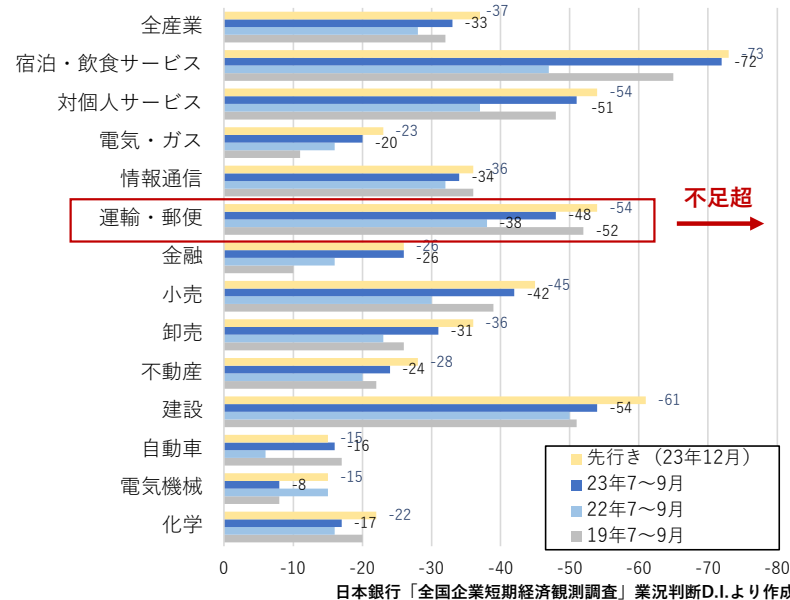
・運輸・郵便業の人手不足感は23年7～9月期で -48ptと、前年同期比より10pt人材不足感が増している。先行きについても -54ptとさらに6.0pt、人材不足に陥っている。

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）



先行き（23年12月）
■ 23年7～9月
■ 22年7～9月
■ 19年7～9月

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

輸送数量は増加したものの、輸送原価の高止まりで景況感としては大きくは改善していない

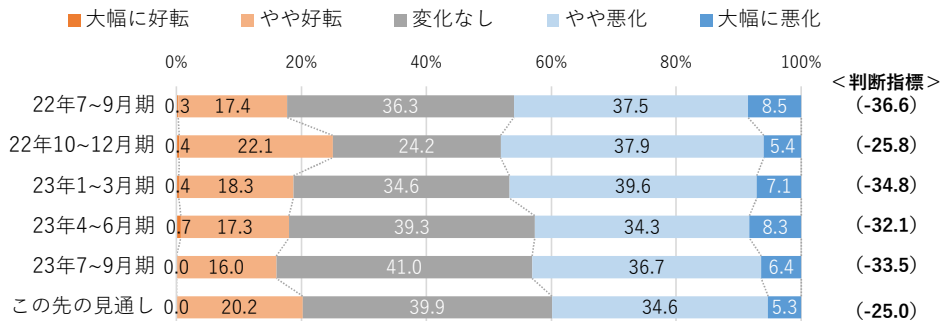
物流のなかでもトラック運送業界に注目すると一般貨物の輸送数量は増加したが、燃料などの輸送原価が高止まりしたことで、営業収入（売上高）としては悪化している。全体的には改善する傾向にあるが、高まった輸送原価の運賃・料金への転嫁が進まない状況は厳しいようだ。

トラック運送業界

23年7～9月期は、一般貨物の輸送数量は増加傾向にあるものの、高止まりした燃料等の輸送原価を適切に転嫁できていないことを反映し、業界の景況感は-33.5（前回-32.1）と1.4pt悪化した。なお、今後の見通しは、輸送数量等が改善する見込みを反映して、-25.0（今回-33.5）と8.5pt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）

トラック運送業界の景況感

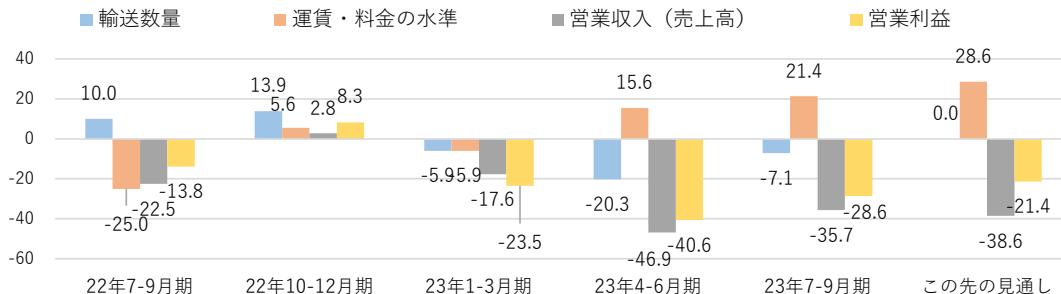


宅配貨物

輸送数量は-7.1（前回-20.3）と13.2pt改善、運賃・料金の水準は21.4（前回15.6）と5.8pt改善したことから、営業収入（売上高）は-35.7（前回-46.9）と11.2pt改善した。営業利益は-28.6（前回-40.6）と12.0pt改善した。

（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）

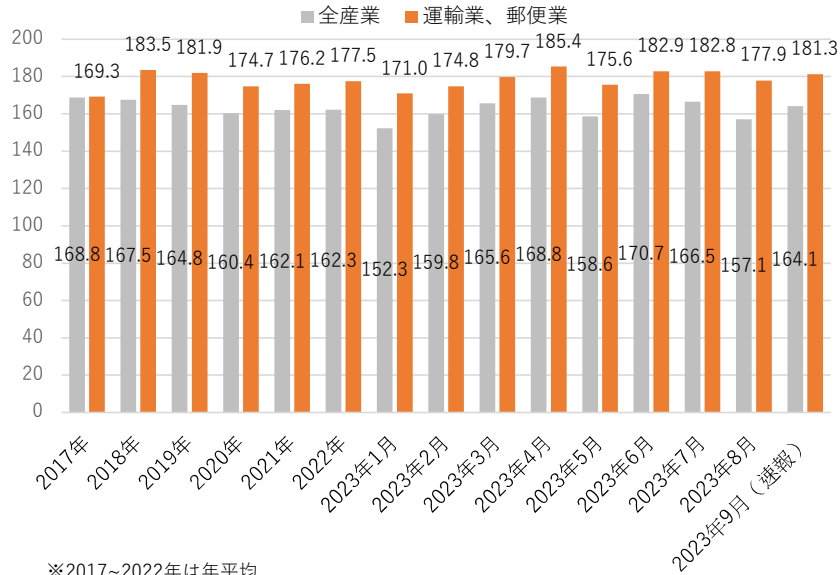
宅配貨物：状況と今後の見通し



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

- ・産業別の月間総労働時間（一般労働者、5人以上事業所）を見ると、9月の速報値では181.3時間で、全産業の中で最多となり、産業平均の110.5%だった。（次いで「鋼業、採石業等」が172.9時間、「飲食サービス業等」が172.6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、特に先の見通しにおいて人材不足感が高まっている。一方で、所定外労働時間は減少傾向にあり、状況の改善に向かっている様子がうかがえる。

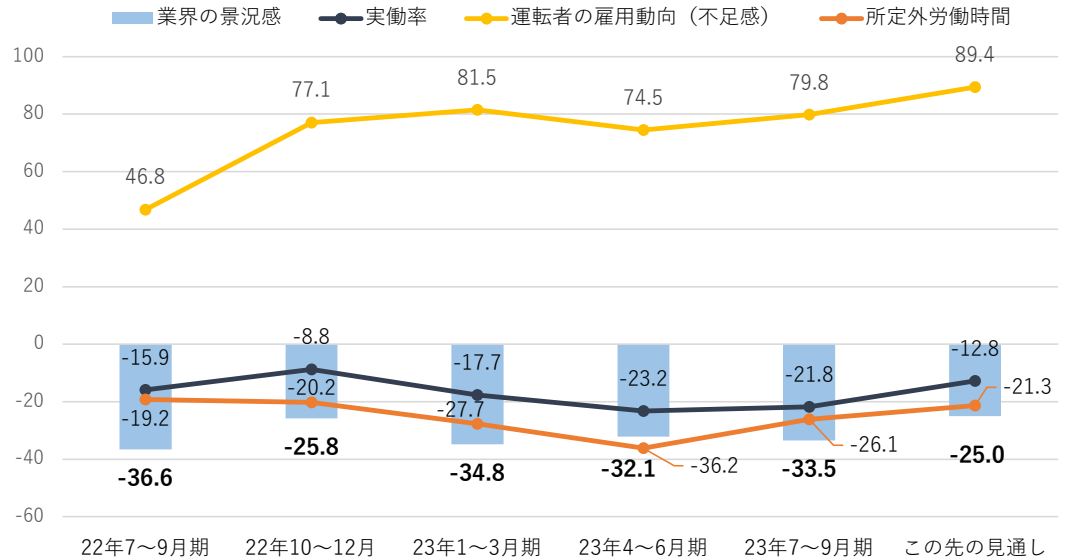
月間総実労働時間（一般労働者のみ）



※2017～2022年は年平均

引用元：「毎月勤労統計調査」厚生労働省

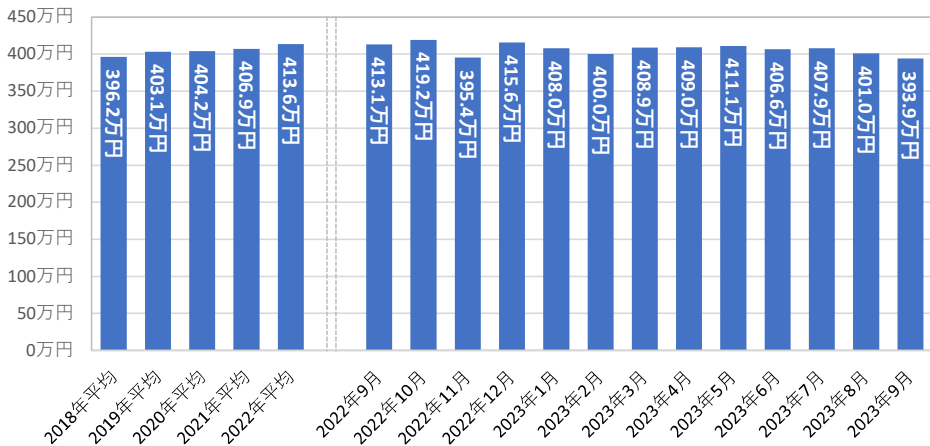
トラック運送業界 項目別判断指数の推移



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・倉庫の求人数は、2022年で増加し、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ここ数ヶ月でやや微減傾向にある。

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

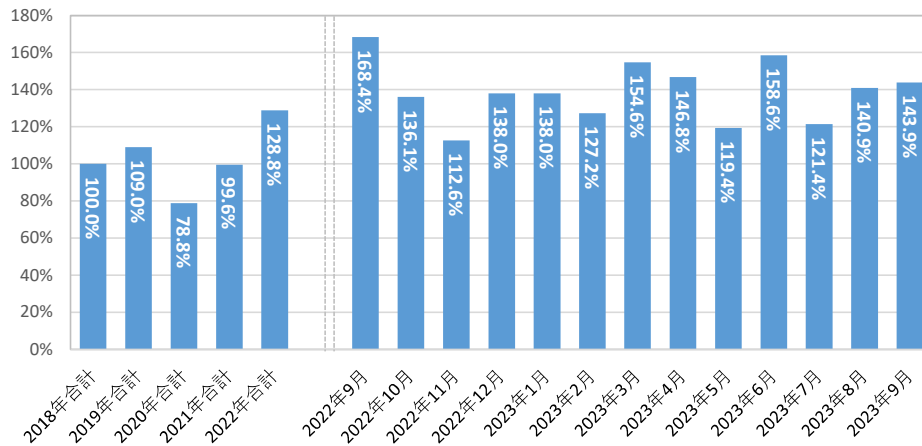
「正社員の初年度年収レポート」における年収集計方法

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。

物流・倉庫の求人数推移

※2018年平均値を100%としてグラフ化



マイナビ「正社員の求人数・応募数推移レポート」より作成

「正社員の求人数・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。