

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



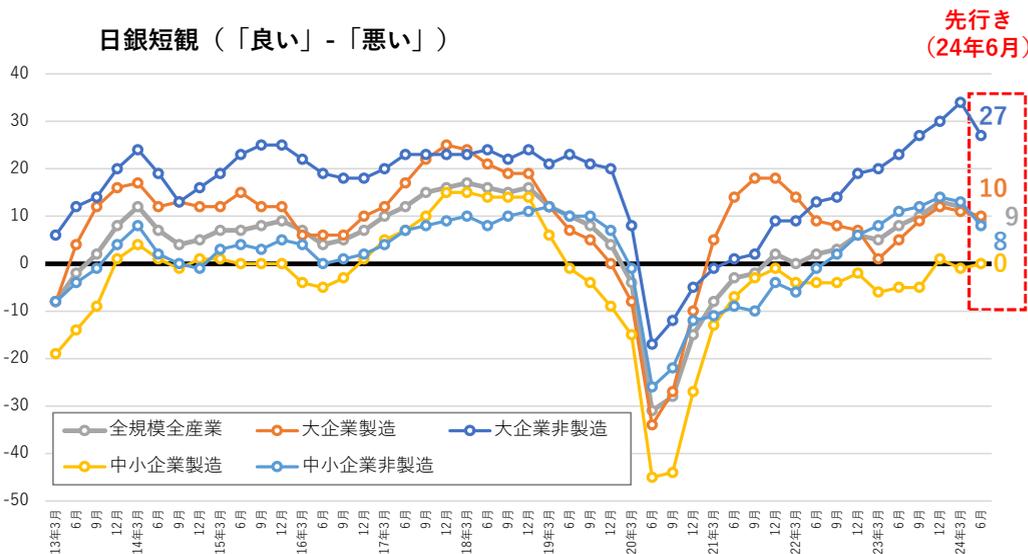
これら資料は、作成日時時点で弊社が信頼に足ると思われる資料に基づいて作成しておりますが、弊社が実施していない調査などに関して情報の正確性を弊社が担保するものではありません。
また、これら資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。
ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。

業況感は全体的に良好な水準を維持 先行きを展望すると改善傾向をたどる見込み

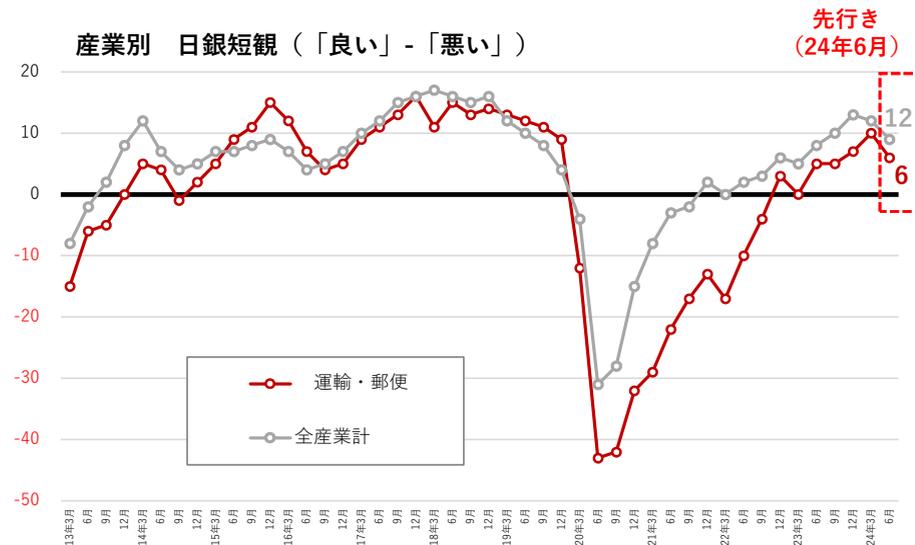
・企業の業況感は短観の業況判断DIをみると、3月は幾分悪化したものの、全体として良好な水準を維持している。製造業は、一部自動車メーカーの生産・出荷停止の影響等から幾分悪化した。非製造業は経済活動の回復やインバウンド需要の増加、価格転嫁の進展から、個人消費関連業種を中心に幅広い業種で改善を続けた。（日本銀行「経済・物価情勢の展望2024年4月」）

・「運輸・郵便」の景況感は2023年以降、プラスに転じているものの、全産業に比べるとやや低い状況で、先行きにおいても同様の傾向が続く見込みとなっている。

日銀短観（「良い」 - 「悪い」）



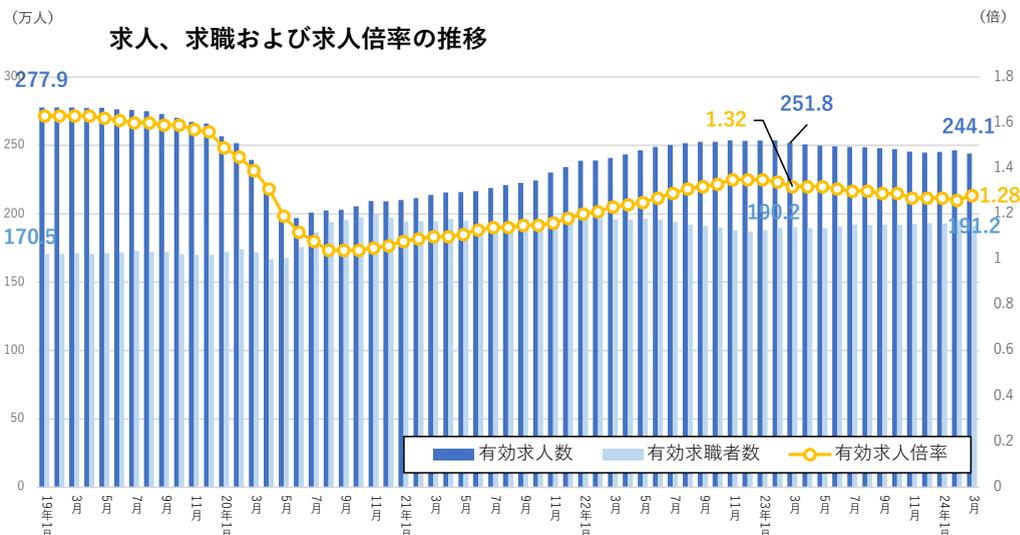
産業別 日銀短観（「良い」 - 「悪い」）



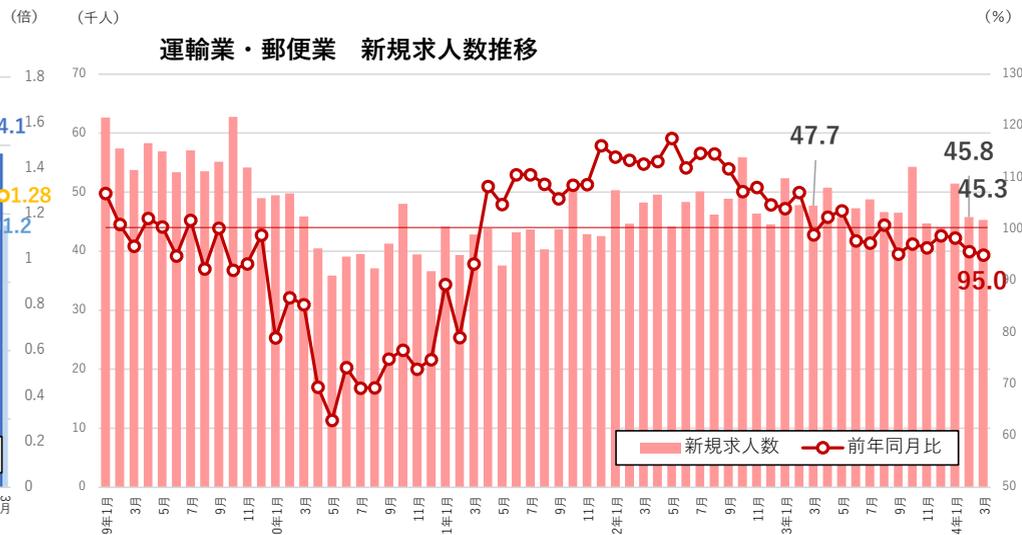
有効求人倍率は1.28で横ばい傾向 運輸業・郵便業の新規求人数は時期による増減が大きいがほぼ横ばい

・有効求人倍率はコロナ禍と比較すると求人数の回復により徐々に増加していたが、直近は横ばいが続いている。2024年3月の数値をみると、有効求人倍率は1.28と、前月より0.01pt回復したものの、ここ半年は横ばいで推移している。有効求人数は244.1万人で前年同月比で7.6万人ほど減少。19年1月との比較でも全体で33.8万人減と、コロナ前の状況まで回復していない。有効求職者数は191.2万人で、前月比3.8万人減、前年同月比では1万人増となっていた。2019年1月比では20.7万人増となった。

・運輸業・郵便業の新規求人数は新規求人数は4.5万人で前月比2.2%減、前年同月の4.8万人と比較すると5.0%減だった。直近1年間でみると時期によって増減が大きく、全体的には、ほぼ横ばいの傾向。



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



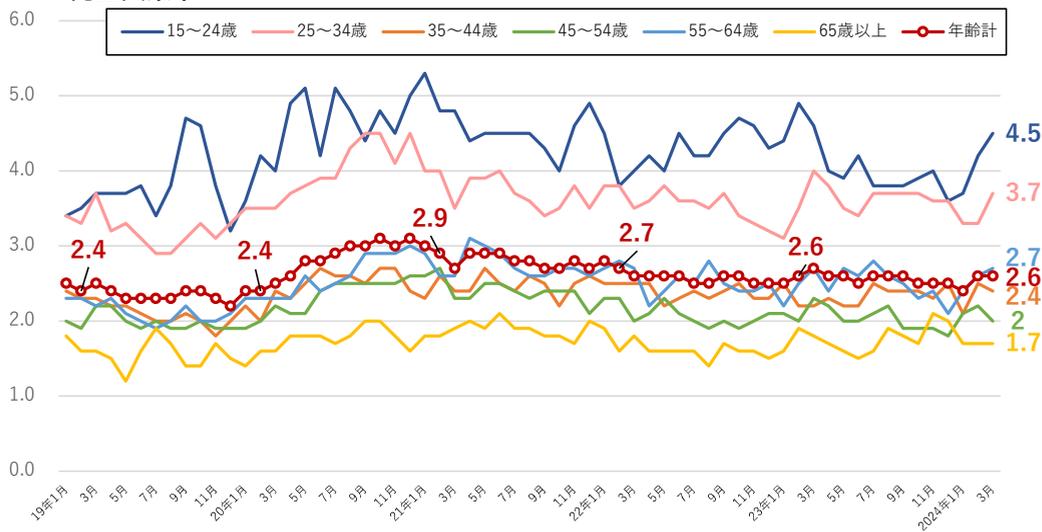
厚生労働省「一般職業紹介状況」産業・事業所規模別新規求人数 パート含む (実数) より作成

完全失業率は2024年3月時点で2.6% 対個人サービスの不足感は-54で、今後も不足感が継続する見込み

・完全失業率は2020年末頃と比較すると、緩やかに改善がみられ、直近の2024年3月では2.6%となっている。年代別にみると15～24歳、25～34歳で改善が見られるほかは、横ばいかやや悪化している。しかしながら、人手不足感は依然高く、今後の完全失業率は横ばいで推移すると予想される。

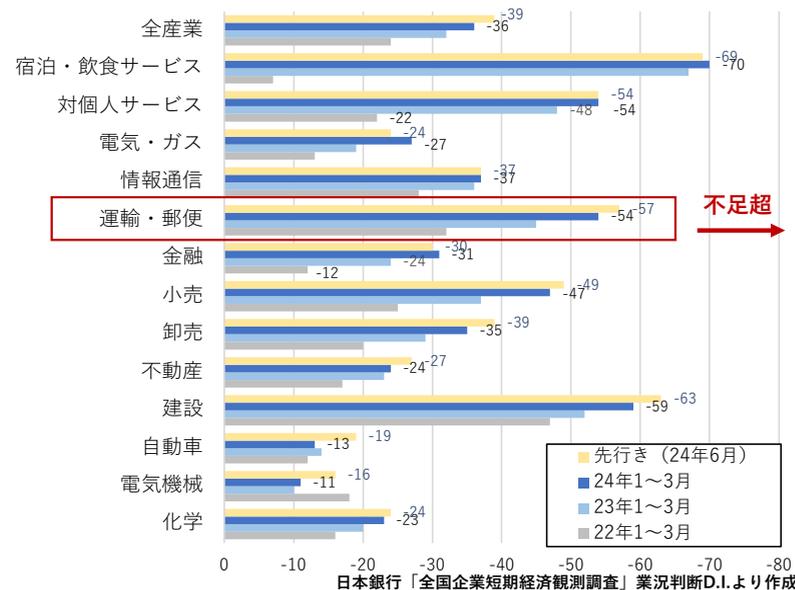
・運輸・郵便の人手不足感は24年1～3月期で - 54ptと高く、先行きについても - 57ptとなっており、全産業と比較しても人手不足傾向が強くなり、またその状態が続いている。

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
※過去数値は2024年1月公表の結果で更新

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、物価高騰などの原価上昇、人材確保が困難等、厳しい経営環境にあるなか、運賃・料金の水準は改善基調を維持した。しかし、輸送数量の悪化等により、業界の景況感は悪化した。

トラック運送業界

24年1~3月期は、燃料コスト高、物価高等の原価上昇、人材確保が困難等、厳しい経営環境にあるなか、運賃・料金の水準は改善基調を維持したものの、輸送数量の悪化等により、業界の景況感は-26.0（前回-17.7）と8.3pt悪化した。来期見通しは、輸送数量減少等の見込みを反映して、-30.2（今回-26.0）と4.3pt悪化する見込みである。

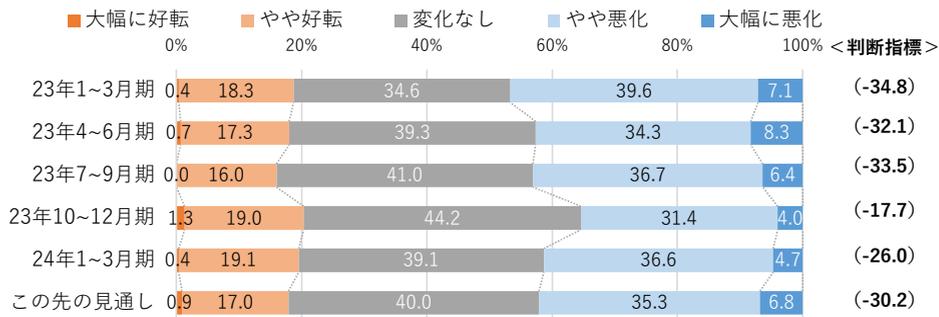
（引用元：「第125回トラック運送業界の景況感」公益社団法人 全日本トラック協会）

特積貨物（宅配貨物含む）

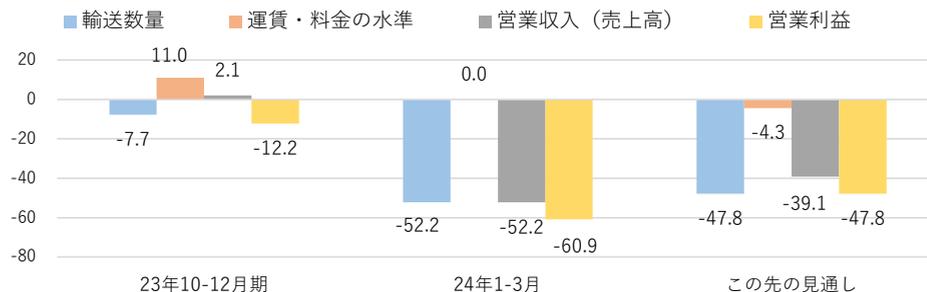
特積貨物では、輸送数量は-52.2（前回-7.7）と44.5pt悪化、運賃・料金の水準は0.0（前回11.0）と11.0pt悪化したことから、営業収入（売上高）は-52.2（前回2.1）と54.3pt悪化した。営業利益は-60.9（前回-12.2）と48.7pt悪化した。

（引用元：「第125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



特積貨物（宅配貨物含む）：状況と今後の見通し

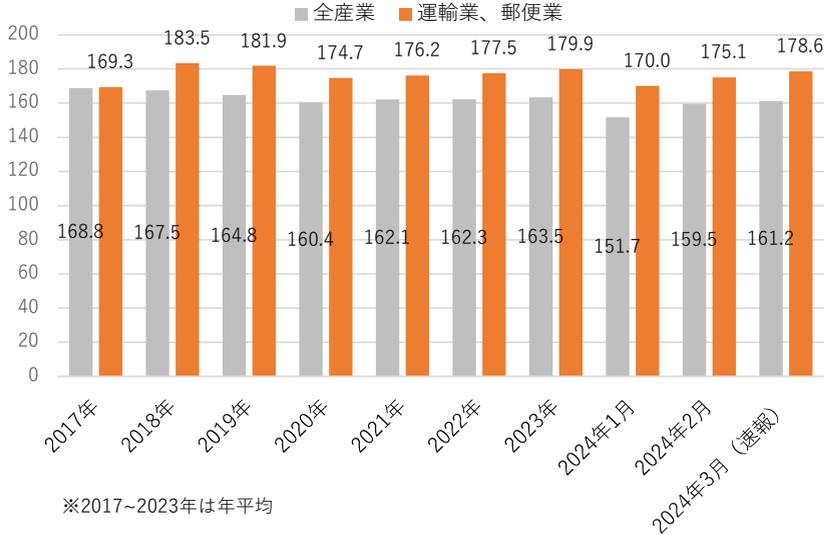


物流業界の「2024年問題」 長時間労働の改善を目指し、2024年4月から時間外労働の上限規制 労働時間の現状について

・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、3月の速報値では178.6時間で、全産業の中で最多となり、産業平均の110.8%だった。景況感は悪化し、輸送量についても悪化しているが、労働時間は引き続き他業界に比べて長い傾向が続いている。（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173.5時間、「建設業」が167.5時間だった。）

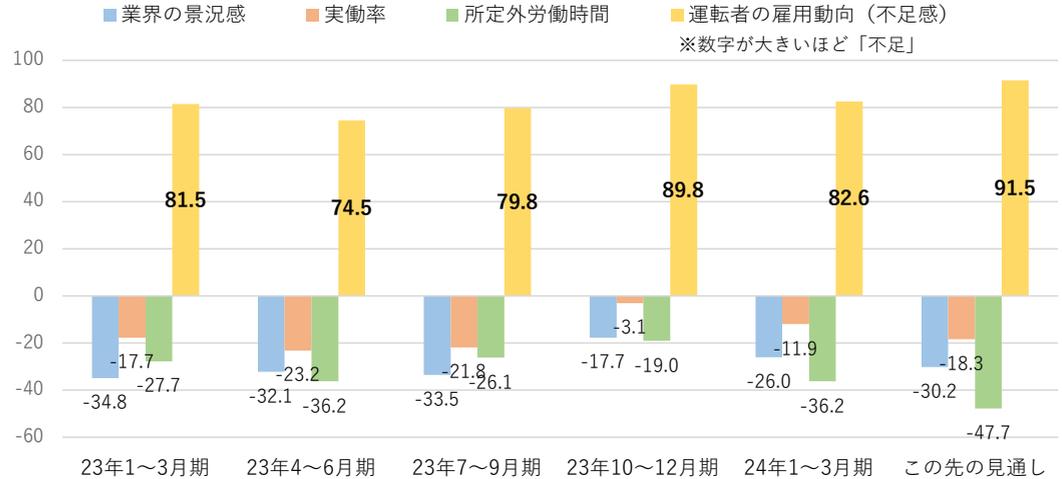
・トラック運送業界の景況感、実働率、運転者の雇用動向（不足感）、所定外労働時間についての判断指数の推移を見ると、人材不足感は高い水準を維持しており、先の見通しにおいては91.5となっている。所定外労働時間については、23年10～12月期に比べて24年1～3月期は改善しており、来期の見通しとしてはさらに改善に向かうと予想されている。

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

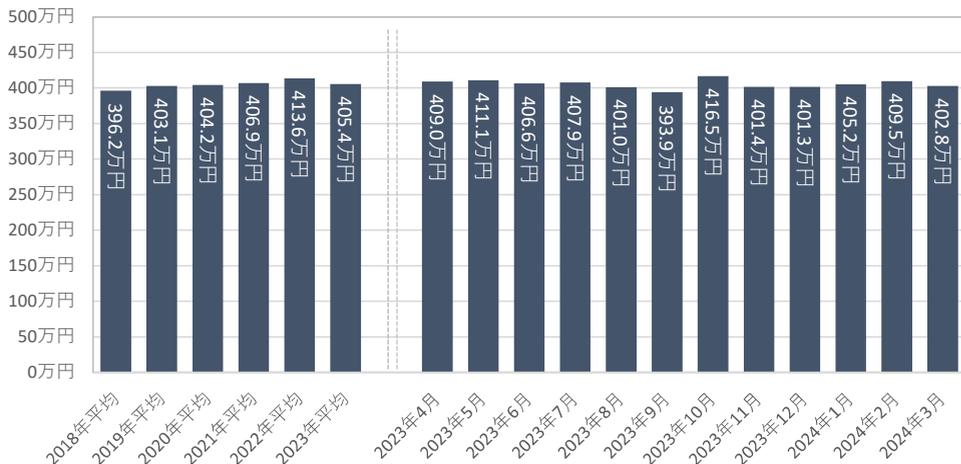
トラック運送業界 項目別判断指数の推移



引用元：「第125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・倉庫業の求人数を年度別にみると、コロナ禍で減少して以降は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1.41倍となっている。初年度年収に関してはほぼ横ばいで推移しており、23年平均では405.4万円だった。

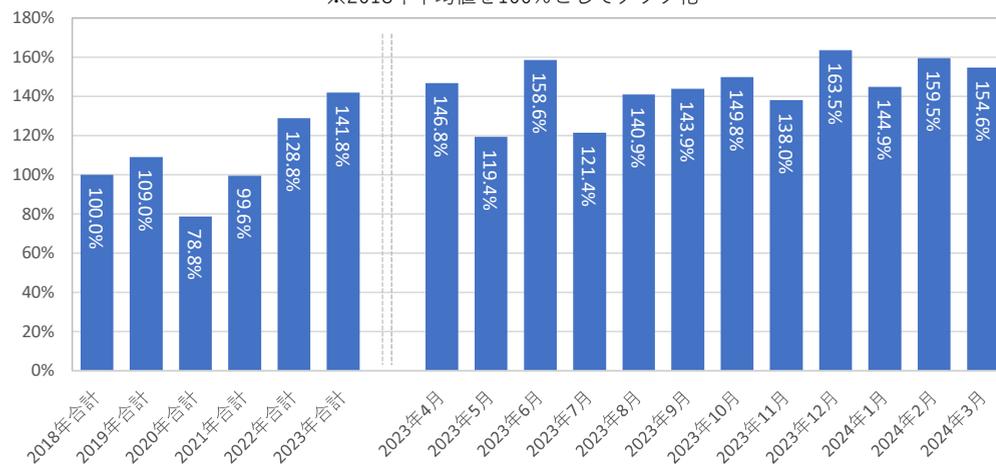
物流・倉庫業の平均初年度年収



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。