

トラック輸送業界の最新景況レポート (2024 年 12 月)

トラック輸送 DI は 44.1 と景況感の厳しさ続くも 輸送量は前年の水準を維持、2024 年問題への対応続く

建設、運輸、医療などの業種において、これまで猶予されていた時間外労働の上限規制の適用が 2024 年 4 月よりスタートし、供給能力やサービスの低下が危惧される、いわゆる「2024 年問題」から 8 カ月余りが経過した。

運送業界においては、2019 年度と比較して 2024 年度は輸送力が 14.2% 不足するといった試算¹ 結果もあることから、輸送能力の低下により「モノが運べなくなる」可能性が強く指摘されていた。加えて、長年続く過当競争による価格転嫁の遅れやしづらさ、燃料価格の高騰、ドライバーの高齢化、小口輸送の増加などによって、トラック輸送事業者を取り巻く環境は厳しくなることが予想されていた。

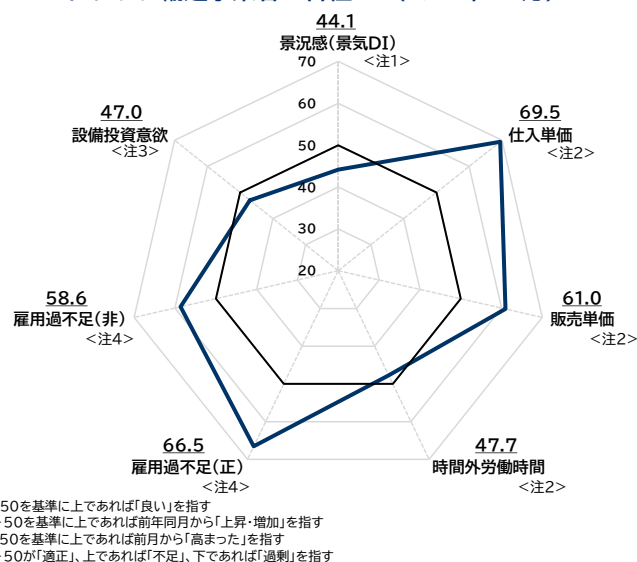
そこで帝国データバンクでは、トラック輸送業界について TDB 景気動向調査で算出する景況感をはじめとした各種データや取り巻く環境の変化について分析した。

◆仕入単価 DI69.5、雇用過不足 DI66.5 燃料費の高止まりや人手不足の影響が直撃

TDB 景気動向調査で毎月算出している景況感をはじめとする各種 DI² をみると、2024 年 11 月時点のトラック輸送³ 事業者の景況感を示す景気 DI は 44.1 と全産業の景気 DI (44.4) を 0.3 ポイント下回り、「良い」「悪い」の判断の境目となる 50 を 5 ポイント以上、下回る水準だった。

また注目する点として、仕入れ価格の状況を把握する仕入単価 DI は 69.5、正社員の人手不足状況を表す雇用過不足 DI (正) は 66.5 と高い水準を示しており、

トラック輸送事業者の各種 DI (2024 年 11 月)



¹ 経済産業省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」(2023 年 8 月) 内の NX 総合研究所の試算より

² 各種 DI はそれぞれ 0~100 までの数値で表す。現在の景況感を示す「景気 DI」は 50 を基準にそれより上であれば「良い」、下であれば「悪い」を意味する。「仕入・販売単価 DI」および「時間外労働時間 DI」は 50 を基準にそれより上であれば前年同月から「上昇・増加」、下であれば前年同月から「低下・減少」を意味する。「設備投資意欲 DI」は 50 を基準にそれより上であれば前月から「高まった」、下であれば前月から「後退した」を意味する。

「雇用過不足 DI (正・非)」は 50 を基準にそれより上であれば「不足」、下であれば「過剰」を意味する

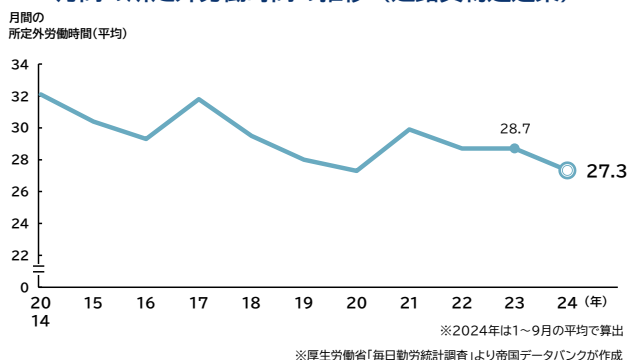
³ トラック輸送事業者は、「一般貨物自動車運送」「特定貨物自動車運送」「貨物軽自動車運送」などを含む

燃料価格の高騰やドライバーなどの人手不足の影響が経営を直撃している様子が見えてきた。

一方で、時間外労働時間 DI は 47.7 と前年同月から減少した。

また、厚生労働省による 2024 年における月間の所定外労働時間⁴をみると、平均 27.3 時間/月（対象：2024 年 1～9 月）だった。2023 年（平均 28.7 時間/月）と比較すると 1 時間以上減少しており、直近 10 年間で最も低い水準となり、法令順守の動きがみられた。

月間の所定外労働時間の推移（道路貨物運送業）



◆2024 年 4～8 月期の輸送量、前年同期と同水準を維持

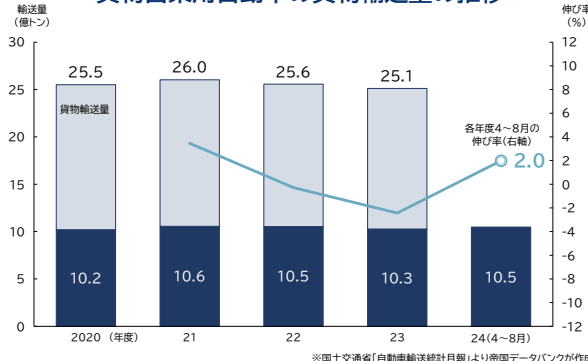
輸送量の動向をみると、貨物営業用自動車⁵の輸送量は、2024 年 4～8 月で計 10.5 億トン。前年同期（計 10.3 億トン）と比較すると 2.0%増加しており、過去 5 年間で高い水準を維持していた。また、大手 3 社の宅配貨物の取り扱い個数⁶においても同様の傾向が表れ、2024 年 4～8 月は計 19.2 億個で前年同期比 1.3%増だった。

前述の通り、道路貨物輸送業の時間外労働時間は減少傾向にあるなかでも、輸送量は BtoB、BtoC ともに前年度から同水準以上を維持している。人手不足が深刻な状況のなかで、各社が輸送効率の向上に取り組んだことが分かる結果と言えよう。

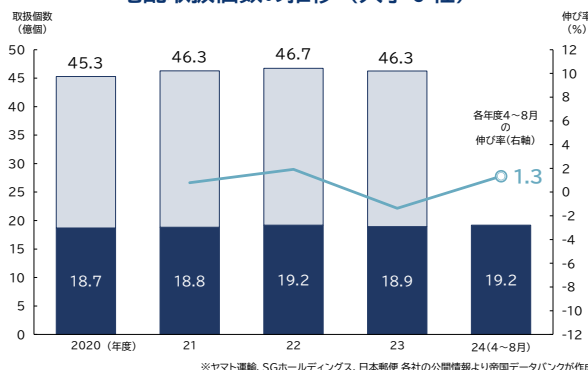
配送効率向上のための企業の取り組みとして、パレット輸送や中継輸送の実施、車両の大型化や共同配送など輸送システムの見直しなども行われている。さらに、適正な運賃設定が荷主の理解を得て徐々に進んできているといった声も聞かれる。

2024 年 4 月以降、極端な輸送能力の低下には至らず、事前に危惧されていたような輸送力不足

貨物営業用自動車の貨物輸送量の推移



宅配取扱個数の推移（大手 3 社）



⁴ 厚生労働省「毎日勤労統計調査」より、常用労働者数 5 人以上の道路貨物運送業を対象

⁵ 国土交通省「自動車輸送統計月報」より、貨物営業用自動車の輸送量は、普通車、小型車、特種用途車及び軽自動車を対象

⁶ ヤマト運輸の「宅配便」、SGホールディングスの「飛脚宅配便」、日本郵便の「ゆうパック」の合計

に陥ることなく、例年並みの輸送量を維持していることは、トラック運送事業者ならびに荷主企業の努力の結果と言えよう。しかしながら、依然として燃料費の高止まりや深刻な人手不足など業界を取り巻く環境は厳しい。業況改善に向けては、さらなる輸送の効率化や自動化などを推進し、安定的な物流機能の確保に取り組む必要がある。

<参考> 上場トラック輸送事業者の連結業績予想一覧

商 号	決算期	予想 収入高 (億円)	前年度比 増減率 (%)	経常利益 (億円)	前年度比 増減率 (%)
NIPPON EXPRESS ホールディングス(株)	24 年 12 月	25,700	14.8	620	1.3
ヤマトホールディングス(株)	25 年 3 月	17,300	▲ 1.6	100	▲ 75.3
SG ホールディングス(株)	25 年 3 月	14,700	11.6	910	0.2
センコーグループホールディングス(株)	25 年 3 月	8,600	10.5	350	14.7
セイノーホールディングス(株)	25 年 3 月	7,313	13.8	339	38.5
SBS ホールディングス(株)	24 年 12 月	4,420	2.3	175	▲ 11.4
鴻池運輸(株)	25 年 3 月	3,470	10.1	215	26.2
福山通運(株)	25 年 3 月	3,007	4.6	91	▲ 29.9
ニッコンホールディングス(株)	25 年 3 月	2,500	12.4	253	6.0
AZ-COM 丸和ホールディングス(株)	25 年 3 月	2,070	4.3	117	▲ 19.3
トランコム(株)	25 年 3 月	1,778	5.0	70	▲ 1.6
トナミホールディングス(株)	25 年 3 月	1,560	9.8	72	6.0
丸全昭和運輸(株)	25 年 3 月	1,550	10.6	165	15.6

※2024 年 11 月末までの公表資料から帝国データバンクが作成

株式会社帝国データバンク 情報統括部長 藤井 俊

【問い合わせ先】池田 直紀 武原 護 03-5919-9343（直通）

情報統括部：tdb_jyoho@mail.tdb.co.jp

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。