

第125回

トラック運送業界の景況感（速報）

令和6年1月～3月期

日銀短観（3月調査・大企業）において、製造業では前回調査から2ポイント悪化の11となったが、非製造業では前回調査から2ポイント改善の34となり、コロナ禍明け後の需要回復を背景に改善が続いた。

こうしたなか、トラック運送業においては、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8.3ポイント悪化した。

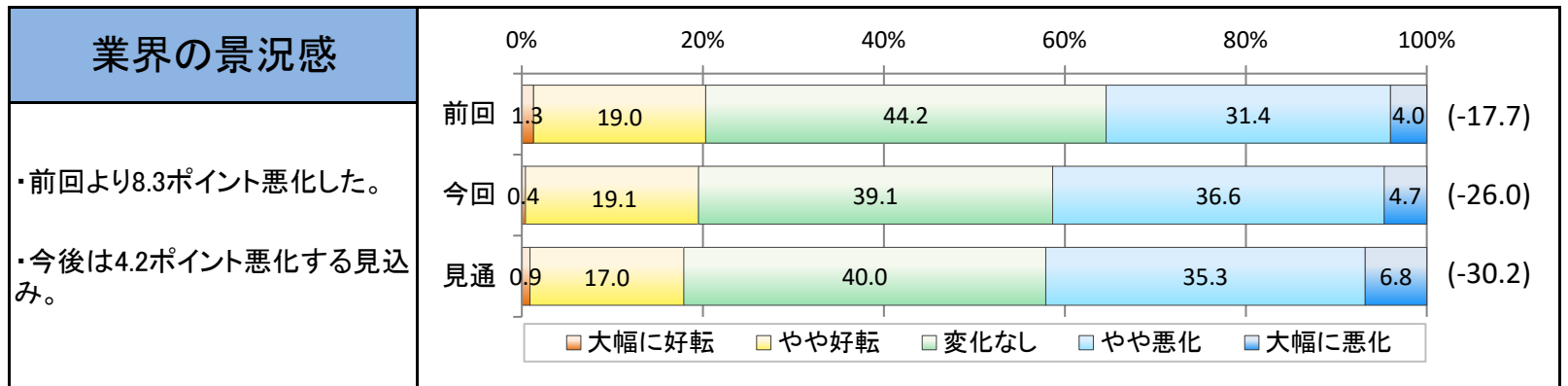
来期見通しは、輸送数量減少等の見込みを反映して、▲30.2（今回▲26.0）と4.3ポイント悪化する見込みである。

令和6年5月15日

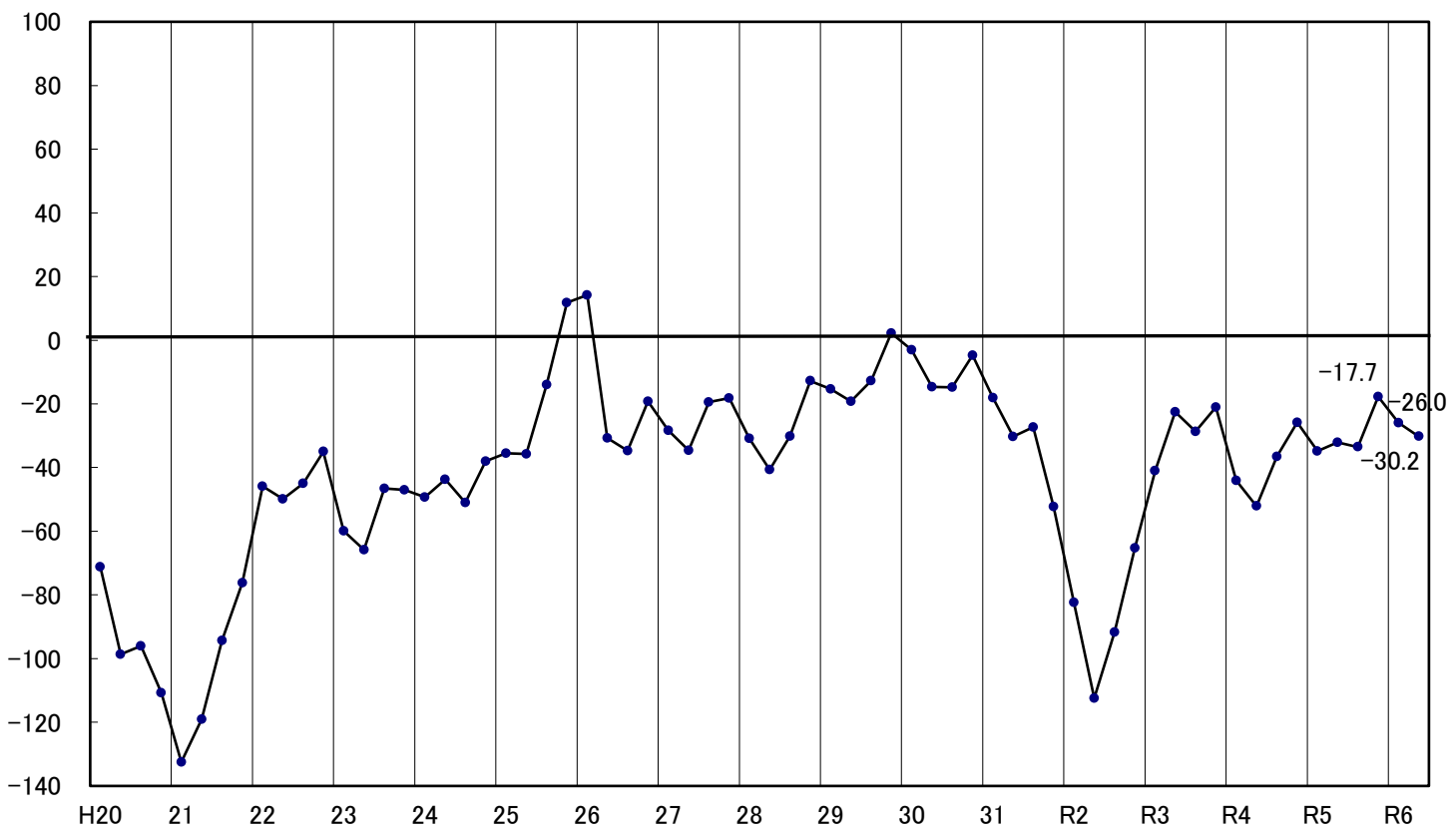
公益社団法人 全日本トラック協会

1 業界の景況感:今回(令和6年1月～3月期)の概況と今後の見通し

今回の状況	・今回は運賃・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8.3ポイント悪化した。
今後の見通し	・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4.2ポイント悪化する見込みである。



トラック運送業界の景況感の推移(H20以降)



(注1) 各グラフ(3段の横棒グラフ)の上段は前回(R5.10月～12月期)の状況、中段は今回(R6.1月～3月期)の状況、下段は今後(R6.4月～6月期)の見通しを示す。いずれも前年同期比の回答である。

(注2) 各グラフ(3段の横棒グラフ)の構成比は四捨五入のため、合計が100にならない場合がある。

(注3) 各グラフ(3段の横棒グラフ)右側にあるカッコ内は判断指数。各判断指数は、各設問の回答に対し、「大幅に増加・上昇・好転、労働力不足」は+2、「やや増加・上昇・好転、労働力不足」は+1、「横ばい」は0、「やや減少・低下・悪化、労働力過剰」は-1、「大幅に減少・低下・悪化、労働力過剰」は-2の点数に置き換え、平均を100倍することにより各判断指数を算出している。

A(設問Aの回答者数) = a1+a2+a3+a4+a5(設問Aの選択肢1～5の回答数の和)

指標 = $\{(+2 \times a1) + (+1 \times a2) + (0 \times a3) + (-1 \times a4) + (-2 \times a5)\} \div A \times 100$

※ 今回調査より、特積貨物として「宅配貨物」「宅配以外の貨物」を統合した指数に変更

2 共通の概況①: 今回(令和6年1月～3月期)の状況と今後の見通し

今回の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実働率は▲11.9(前回▲3.1)と8.8ポイント悪化、実車率は▲14.9(前回▲3.1)と11.8ポイント悪化し、輸送効率は悪化傾向となった。 ・ 運転者の採用動向は▲19.1(前回▲14.2)と4.9ポイント低下、運転者の雇用動向(労働力の不足感)は82.6(前回89.8)と7.2ポイント低下、運転者労働力の不足感は緩和した。
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実働率は▲18.3(今回▲11.9)と6.4ポイント悪化、実車率は▲18.3(今回▲14.9)と3.4ポイント悪化し、輸送効率は悪化する見込みである。 ・ 運転者の採用動向は▲23.4(今回▲19.1)と4.3ポイント低下、運転者の雇用動向(労働力の不足感)は91.5(今回82.6)と8.9ポイント上昇し、運転者労働力の不足感は強くなる見込みである。

実働率	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 0.9 24.8 48.2 22.6 3.5 (-3.1)</p> <p>今回 0.4 21.3 46.8 28.9 2.6 (-11.9)</p> <p>見通 0.9 15.7 51.9 27.2 4.3 (-18.3)</p> <p>■ 大幅に上昇 ■ やや上昇 ■ 横ばい ■ やや低下 ■ 大幅に低下</p>
実車率	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 0.4 20.8 55.8 21.2 1.8 (-3.1)</p> <p>今回 18.3 51.1 28.1 2.6 (-14.9)</p> <p>見通 0.4 14.5 54.5 27.7 3.0 (-18.3)</p> <p>■ 大幅に上昇 ■ やや上昇 ■ 横ばい ■ やや低下 ■ 大幅に低下</p>
運転者の採用動向	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 15.9 60.2 17.7 6.2 (-14.2)</p> <p>今回 0.4 12.3 61.3 19.6 6.4 (-19.1)</p> <p>見通 0.4 13.2 57.4 20.4 8.5 (-23.4)</p> <p>■ 大幅に増加 ■ やや増加 ■ 変わらない ■ やや減少 ■ 大幅に減少</p>
運転者の雇用動向 (労働力の不足感)	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 20.8 50.0 27.9 0.9 (89.8)</p> <p>今回 18.7 47.7 31.1 2.6 (82.6)</p> <p>見通 25.1 45.1 26.4 3.0 (91.5)</p> <p>■ 不足 ■ やや不足 ■ 適当 ■ やや過剰 ■ 過剰</p>

(注4) 雇用状況については、上段は前回前回(R5.10月～12月期)の状況、中段は今回(R6.1月～3月期)の状況、下段は今後(R6.4月～6月期)の見通しを示しているが、前回及び今回は前年同期比ではなく「その期の状況」を、見通しは「前年同期比の見通し」を集計している。

3 共通の概況②:今回(令和6年1月～3月期)の状況と今後の見通し

今回の状況	<ul style="list-style-type: none"> 所定外労働時間は▲36.2(前回▲19.0)と17.2ポイント減少、貨物の再委託(下請運送会社への委託割合)は▲4.7(前回▲4.0)と0.7ポイント減少した。 経常損益は▲26.4(前回▲16.8)と9.6ポイント悪化した。
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> 所定外労働時間は▲47.7(今回▲36.2)と11.5ポイント減少し、貨物の再委託は▲3.4(今回▲4.7)と1.3ポイント増加の見込みである。 経常損益は▲21.7(今回▲26.4)と4.7ポイント改善する見込みである。

所定外労働時間																													
<p>・前回より17.2ポイント減少した。</p> <p>・今後は11.5ポイント減少する見込み。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>大幅に増加</th> <th>やや増加</th> <th>横ばい</th> <th>やや減少</th> <th>大幅に減少</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前回</td> <td>0.4</td> <td>11.1</td> <td>62.4</td> <td>23.0</td> <td>3.5</td> <td>(-19.0)</td> </tr> <tr> <td>今回</td> <td>0.4</td> <td>4.7</td> <td>56.2</td> <td>35.7</td> <td>3.0</td> <td>(-36.2)</td> </tr> <tr> <td>見通し</td> <td>0.4</td> <td>3.4</td> <td>48.9</td> <td>42.6</td> <td>4.7</td> <td>(-47.7)</td> </tr> </tbody> </table>	項目	大幅に増加	やや増加	横ばい	やや減少	大幅に減少	合計	前回	0.4	11.1	62.4	23.0	3.5	(-19.0)	今回	0.4	4.7	56.2	35.7	3.0	(-36.2)	見通し	0.4	3.4	48.9	42.6	4.7	(-47.7)
項目	大幅に増加	やや増加	横ばい	やや減少	大幅に減少	合計																							
前回	0.4	11.1	62.4	23.0	3.5	(-19.0)																							
今回	0.4	4.7	56.2	35.7	3.0	(-36.2)																							
見通し	0.4	3.4	48.9	42.6	4.7	(-47.7)																							
貨物の再委託 (下請運送会社への委託割合)																													
<p>・前回より0.7ポイント減少した。</p> <p>・今後は1.3ポイント増加する見込み。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>大幅に増加</th> <th>やや増加</th> <th>変わらない</th> <th>やや減少</th> <th>大幅に減少</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前回</td> <td>2.7</td> <td>18.6</td> <td>57.1</td> <td>15.5</td> <td>6.2</td> <td>(-4.0)</td> </tr> <tr> <td>今回</td> <td>1.3</td> <td>13.6</td> <td>64.7</td> <td>20.0</td> <td>0.4</td> <td>(-4.7)</td> </tr> <tr> <td>見通し</td> <td>1.3</td> <td>16.6</td> <td>60.9</td> <td>20.0</td> <td>1.3</td> <td>(-3.4)</td> </tr> </tbody> </table>	項目	大幅に増加	やや増加	変わらない	やや減少	大幅に減少	合計	前回	2.7	18.6	57.1	15.5	6.2	(-4.0)	今回	1.3	13.6	64.7	20.0	0.4	(-4.7)	見通し	1.3	16.6	60.9	20.0	1.3	(-3.4)
項目	大幅に増加	やや増加	変わらない	やや減少	大幅に減少	合計																							
前回	2.7	18.6	57.1	15.5	6.2	(-4.0)																							
今回	1.3	13.6	64.7	20.0	0.4	(-4.7)																							
見通し	1.3	16.6	60.9	20.0	1.3	(-3.4)																							
経常損益																													
<p>・前回より9.6ポイント悪化した。</p> <p>・今後は4.7ポイント改善する見込み。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>大幅に好転</th> <th>やや好転</th> <th>変化なし</th> <th>やや悪化</th> <th>大幅に悪化</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前回</td> <td>0.9</td> <td>23.5</td> <td>39.4</td> <td>30.5</td> <td>5.8</td> <td>(-16.8)</td> </tr> <tr> <td>今回</td> <td>0.9</td> <td>22.1</td> <td>34.5</td> <td>34.9</td> <td>7.7</td> <td>(-26.4)</td> </tr> <tr> <td>見通し</td> <td>1.7</td> <td>19.6</td> <td>40.0</td> <td>32.8</td> <td>6.0</td> <td>(-21.7)</td> </tr> </tbody> </table>	項目	大幅に好転	やや好転	変化なし	やや悪化	大幅に悪化	合計	前回	0.9	23.5	39.4	30.5	5.8	(-16.8)	今回	0.9	22.1	34.5	34.9	7.7	(-26.4)	見通し	1.7	19.6	40.0	32.8	6.0	(-21.7)
項目	大幅に好転	やや好転	変化なし	やや悪化	大幅に悪化	合計																							
前回	0.9	23.5	39.4	30.5	5.8	(-16.8)																							
今回	0.9	22.1	34.5	34.9	7.7	(-26.4)																							
見通し	1.7	19.6	40.0	32.8	6.0	(-21.7)																							

【調査の概要】

平成5年3月より開始、以降3カ月ごとに実施。第125回調査は、令和6年4月1日に、モニターに対して調査開始、令和6年4月30日回収分までを集計。

特積	一般	回答事業者全体
87	432	476

4 一般貨物:今回(令和6年1月~3月期)の状況と今後の見通し

今回の状況	<ul style="list-style-type: none"> 一般貨物では、運賃・料金の水準は40.3(前回27.8)と12.5ポイント改善したものの、輸送数量は▲17.2(前回▲1.9)と15.3ポイント悪化したことから、営業収入(売上高)は▲5.0(前回9.3)と14.3ポイント悪化した。 営業利益は▲20.8(前回▲7.4)と13.4ポイント悪化した。
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> 一般貨物では、運賃・料金の水準は43.0(今回40.3)と2.7ポイント改善するものの、輸送数量は▲18.1(今回▲17.2)と0.9ポイント悪化することから、営業収入(売上高)は▲9.5(今回▲5.0)と4.5ポイント悪化する見込みである。 営業利益は、▲20.8(今回▲20.8)と横ばいの見込みである。

輸送数量	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 3.2 25.9 40.3 26.9 3.7 (-1.9)</p> <p>今回 1.4 21.3 40.3 33.0 4.1 (-17.2)</p> <p>見通 0.5 18.6 48.0 28.5 4.5 (-18.1)</p> <p>■ 大幅に増加 ■ やや増加 ■ 横ばい ■ やや減少 ■ 大幅に減少</p> <p>・前回より15.3ポイント悪化した。 ・今後は0.9ポイント悪化する見込み。</p>
運賃・料金の水準	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 0.5 33.3 60.2 5.6 0.5 (27.8)</p> <p>今回 43.9 52.9 2.7 0.5 (40.3)</p> <p>見通 1.4 43.4 52.5 2.3 0.5 (43.0)</p> <p>■ 大幅に上昇 ■ やや上昇 ■ 横ばい ■ やや下落 ■ 大幅に下落</p> <p>・前回より12.5ポイント改善した。 ・今後は2.7ポイント改善する見込み。</p>
営業収入(売上高)	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 4.2 29.2 41.2 22.7 2.8 (9.3)</p> <p>今回 1.4 29.9 35.3 29.4 4.1 (-5.0)</p> <p>見通 1.4 25.3 40.7 27.6 5.0 (-9.5)</p> <p>■ 大幅に増加 ■ やや増加 ■ 横ばい ■ やや減少 ■ 大幅に減少</p> <p>・前回より14.3ポイント悪化した。 ・今後は4.5ポイント悪化する見込み。</p>
営業利益	<p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>前回 1.9 26.9 40.3 24.1 6.9 (-7.4)</p> <p>今回 1.8 22.2 38.5 28.5 9.0 (-20.8)</p> <p>見通 1.4 21.7 38.9 30.8 7.2 (-20.8)</p> <p>■ 大幅に増加 ■ やや増加 ■ 横ばい ■ やや減少 ■ 大幅に減少</p> <p>・前回より13.4ポイント悪化した。 ・今後は横ばいの見込み。</p>

5 特積貨物:今回(令和6年1月~3月期)の状況と今後の見通し

今回の状況	<ul style="list-style-type: none"> 特積貨物では、輸送数量は▲52.2(前回▲7.7)と44.5ポイント悪化、運賃・料金の水準は0.0(前回11.0)と11.0ポイント悪化したことから、営業収入(売上高)は▲52.2(前回2.1)と54.3ポイント悪化した。 営業利益は▲60.9(前回▲12.2)と48.7ポイント悪化した。
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> 特積貨物では、運賃・料金の水準は▲4.3(今回0.0)と4.3ポイント悪化するものの、輸送数量は▲47.8(今回▲52.2)と4.4ポイント改善することから、営業収入(売上高)は▲39.1(今回▲52.2)と13.1ポイント改善する見込みである。 営業利益は▲47.8(今回▲60.9)と13.1ポイント改善する見込みである。

輸送数量	0%	20%	40%	60%	80%	100%	
・前回より44.5ポイント悪化した。 ・今後は4.4ポイント改善する見込み。	前回 						(-7.7)
	今回 						(-52.2)
	見通 						(-47.8)
運賃・料金の水準	0%	20%	40%	60%	80%	100%	
・前回より11.0ポイント悪化した。 ・今後は4.3ポイント悪化する見込み。	前回 						(11.0)
	今回 						(0.0)
	見通 						(-4.3)
営業収入(売上高)	0%	20%	40%	60%	80%	100%	
・前回より54.3ポイント悪化した。 ・今後は13.1ポイント改善する見込み。	前回 						(2.1)
	今回 						(-52.2)
	見通 						(-39.1)
営業利益	0%	20%	40%	60%	80%	100%	
・前回より48.7ポイント悪化した。 ・今後は13.1ポイント改善する見込み。	前回 						(-12.2)
	今回 						(-60.9)
	見通 						(-47.8)

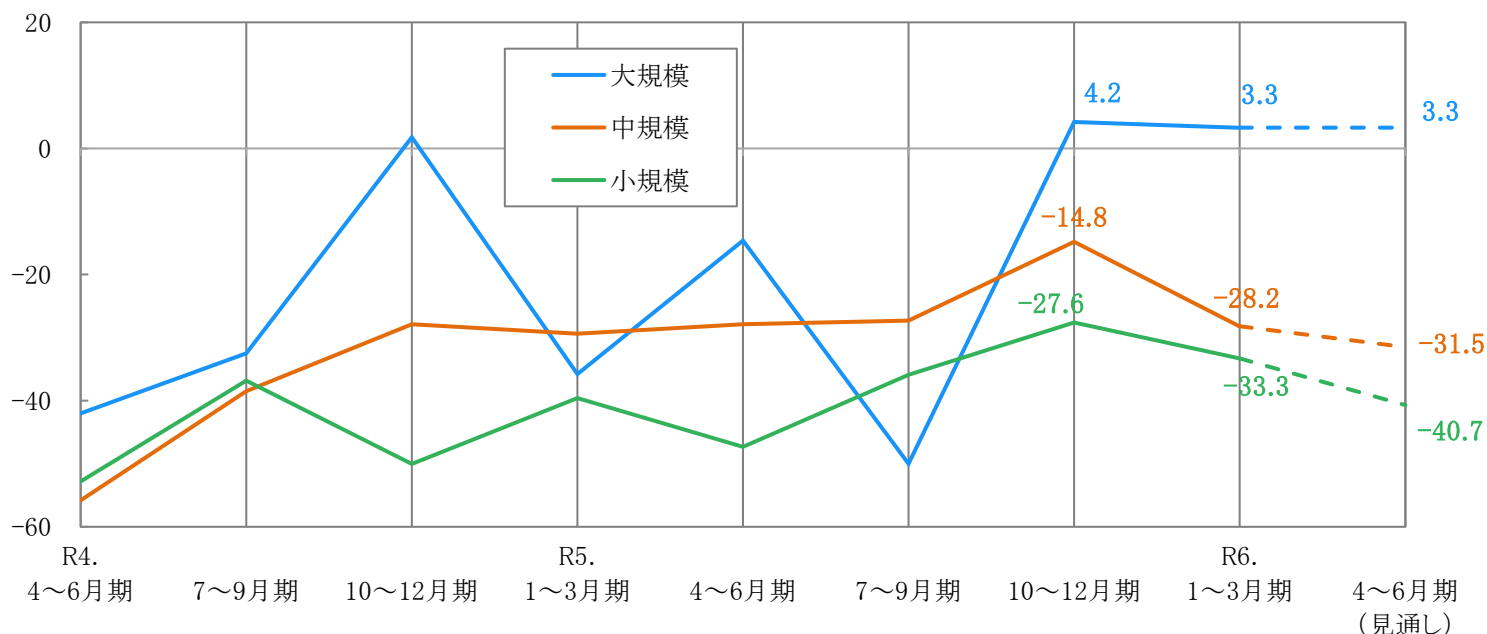
※ 今回調査より、特積貨物として「宅配貨物」「宅配以外の貨物」を統合した指数に変更した。

6 事業者特性格別の特徴①：規模別・品目別 業界の景況感

規模 (注5)

- ・大規模事業者：3.3(前回4.2)と0.9ポイント悪化、今後は3.3と横ばい見通し。
- ・中規模事業者：▲28.2(前回▲14.8)と13.4ポイント悪化、今後は▲31.5と3.3ポイント悪化見通し。
- ・小規模事業者：▲33.3(前回▲27.6)と5.7ポイント悪化、今後は▲40.7と7.4ポイント悪化見通し。

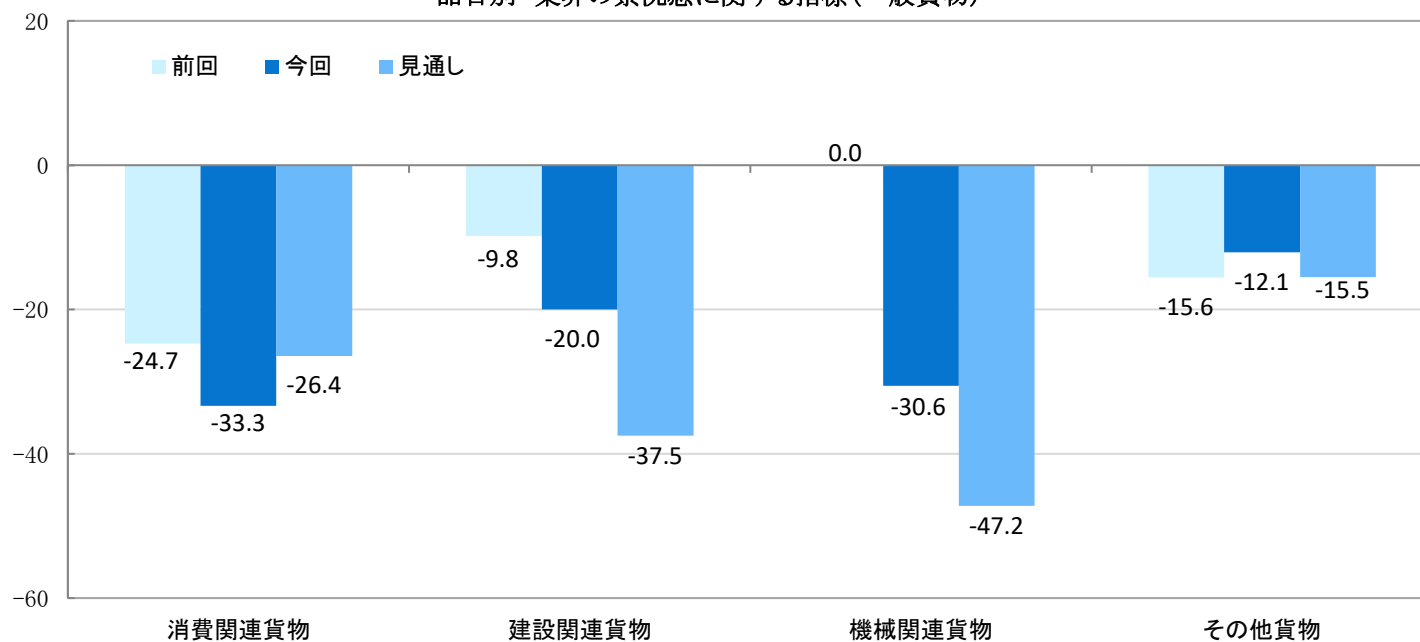
事業規模別 業界の景況感に関する指標の推移



品目 (注6)

- ・消費関連貨物：▲33.3(前回▲24.7)と8.6ポイント悪化、今後は▲26.4と6.9ポイント改善見通し。
- ・建設関連貨物：▲20.0(前回▲9.8)と10.2ポイント悪化、今後は▲37.5と17.5ポイント悪化見通し。
- ・機械関連貨物：▲30.6(前回0.0)と30.6ポイント悪化、今後は▲47.2と16.6ポイント悪化見通し。
- ・その他貨物：▲12.1(前回▲15.6)と3.5ポイント改善、今後は▲15.5と3.4ポイント悪化見通し。

品目別 業界の景況感に関する指標(一般貨物)



(注5) 規模別分類

大規模事業者：101両以上

中規模事業者：21両以上100両以下

小規模事業者：20両以下

(注6) 品目別分類

消費関連貨物：農水産品、食料工業品、日用品など

建設関連貨物：林産品、砂利、砂、石材、建設用資材、窯業品（セメント等）など

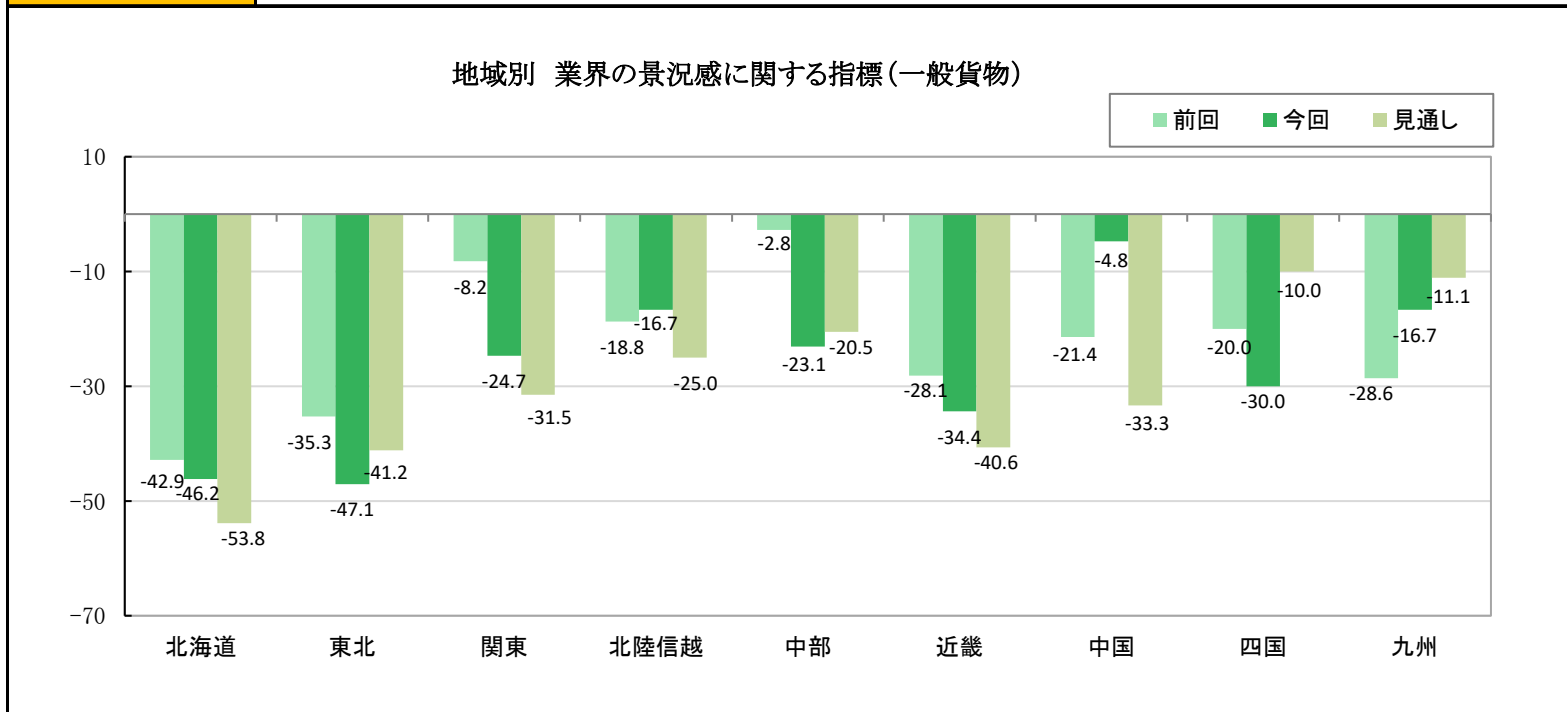
機械関連貨物：電気機械（家電含む）、輸送機械（自動車等）など

その他貨物：石炭、原油、石油、化学、紙・パルプなど

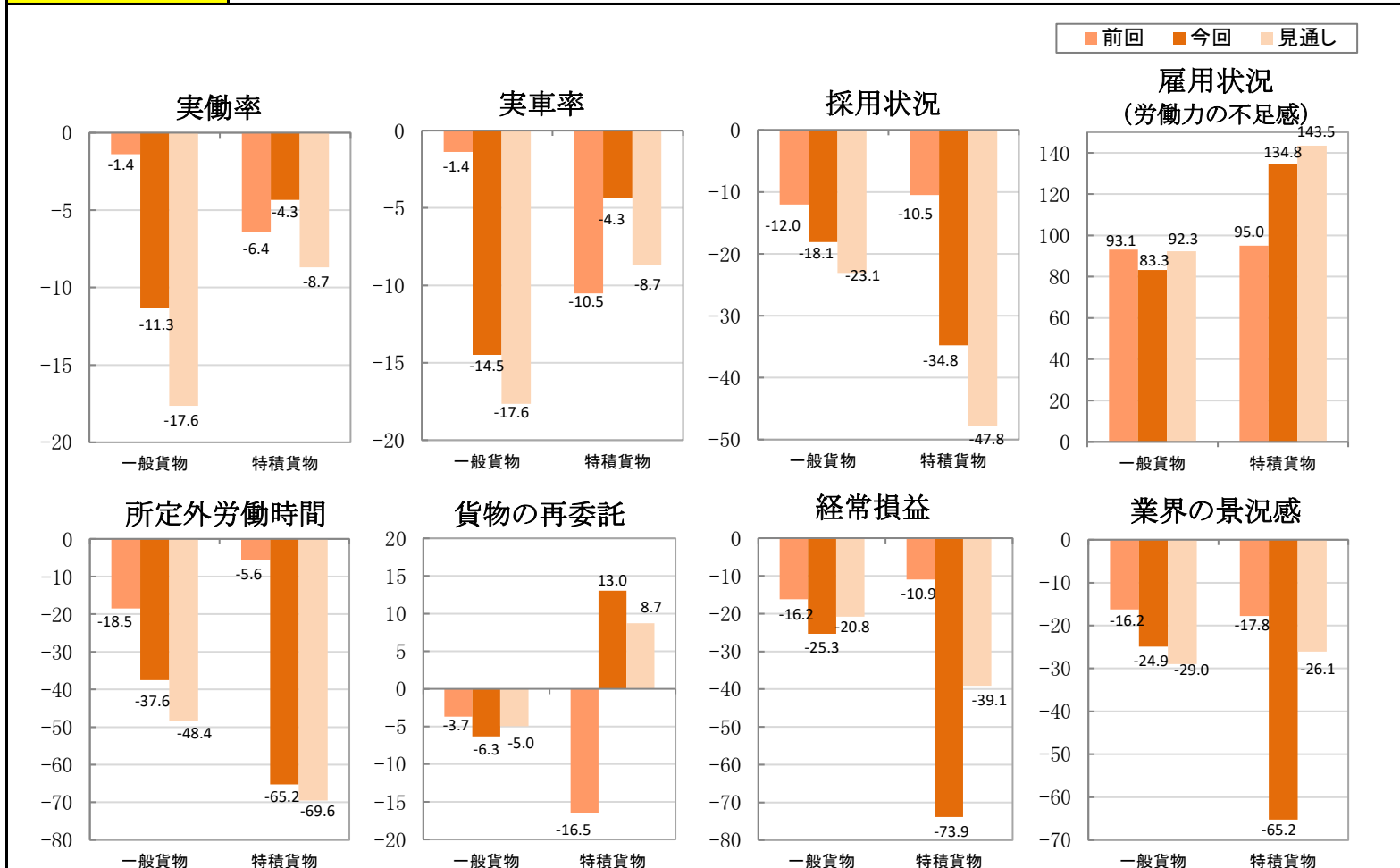
品目別業界の景況感に関する指標は、「一般貨物」の輸送品目について1位の回答を反映している。

7 事業者特性格別の特徴②：地域別・事業形態別 業界の景況感等

地域 (注7)	<ul style="list-style-type: none"> 地域別の今期実績は、北陸信越、中国、九州で改善し、北海道、東北、関東、中部、近畿、四国で悪化した。 来期の見通しは東北、中部、四国、九州で改善し、北海道、関東、北陸信越、近畿、中国で悪化する見込みである。
-------------------	---



事業形態別 (注8)	<ul style="list-style-type: none"> 一般貨物では、輸送数量の減少により輸送効率が悪化し、経常損益、景況感ともに悪化した。 特積貨物では、時間外労働時間の大幅減少により輸送力が不足したことから、貨物の再委託の拡大により対応したが、輸送原価の上昇分をカバーできず、経常損益が大幅に悪化し、業界の景況感は大幅に悪化した。また、ドライバー人材の採用状況が低下し、労働力の不足感が強まった。
----------------------	---

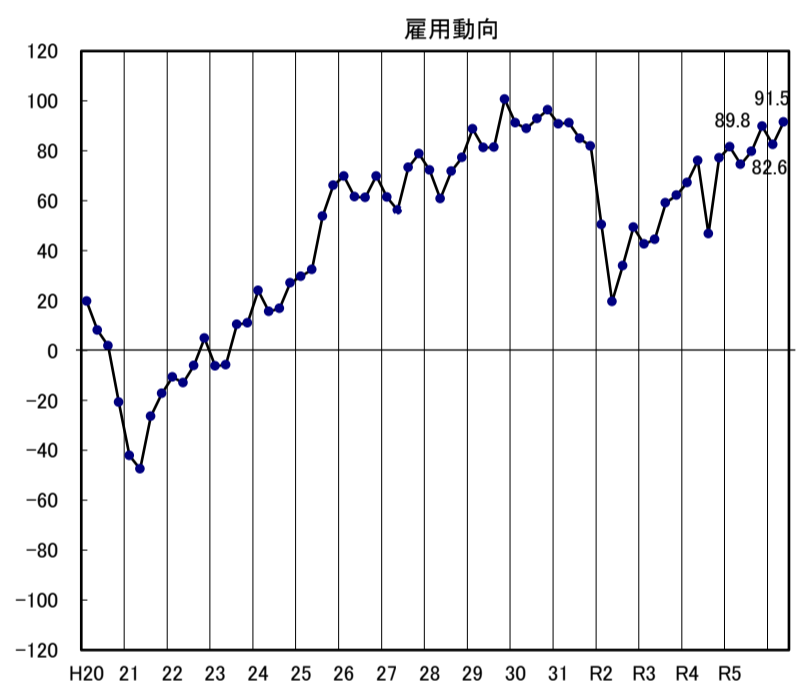
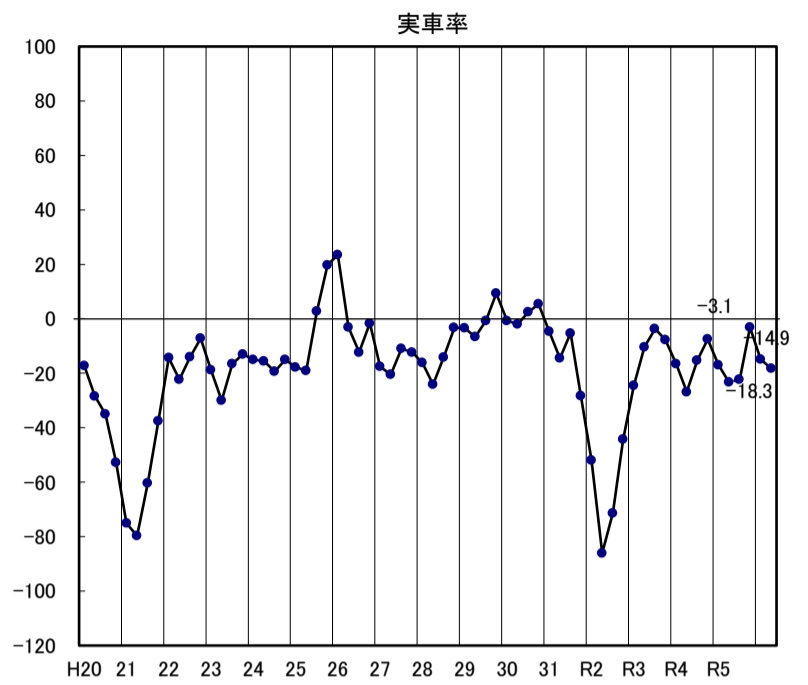
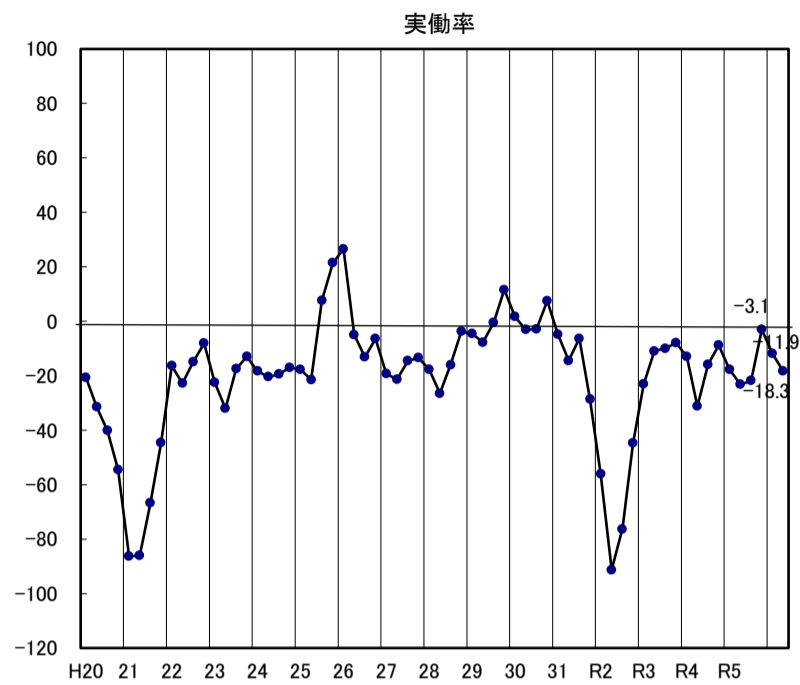


(注7) 地域分類は地方運輸局管轄地域区分に基づく。なお、グラフは一般貨物の事業者のみ集計している。

(注8) 事業形態の分類は、「一般貨物」及び「特積貨物」(宅配貨物及び宅配以外の特積貨物の指数を統合)である。

8 業況判断指標の推移(平成20年～令和6年度第1四半期見通し)

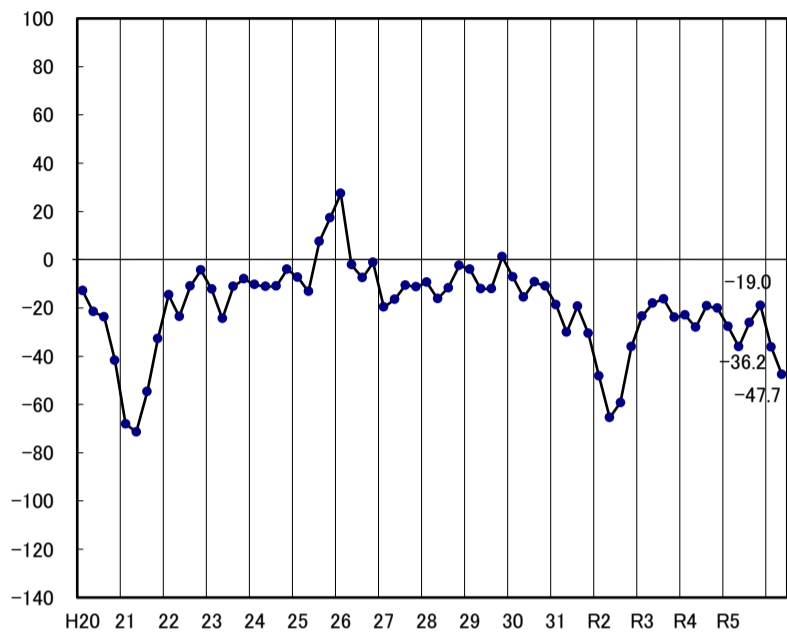
共通の概況①



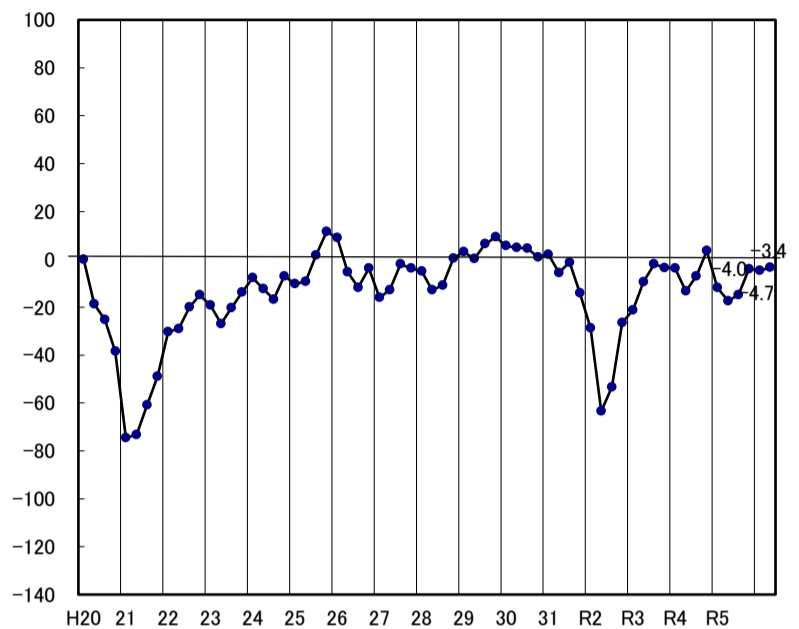
8 業況判断指標の推移(平成20年～令和6年度第1四半期見通し)

共通の概況②

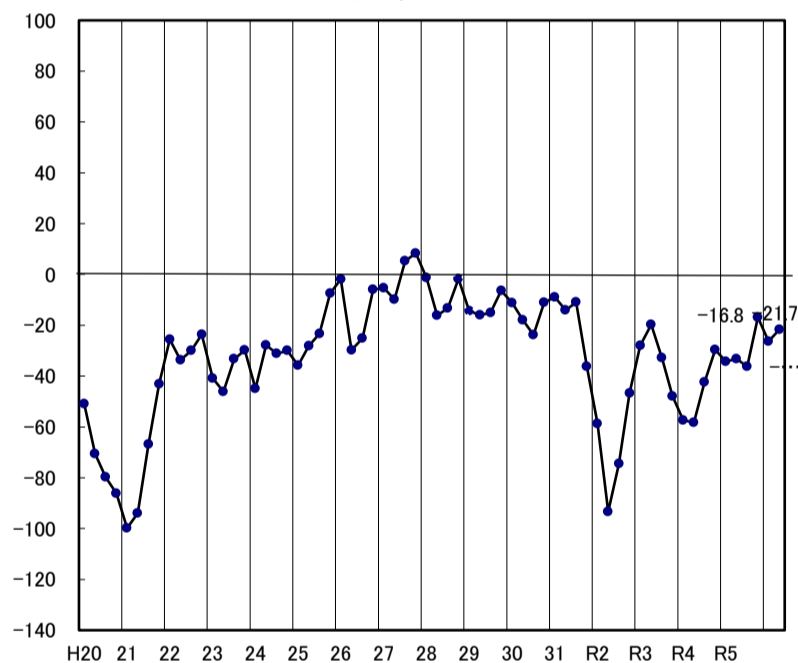
所定外労働時間



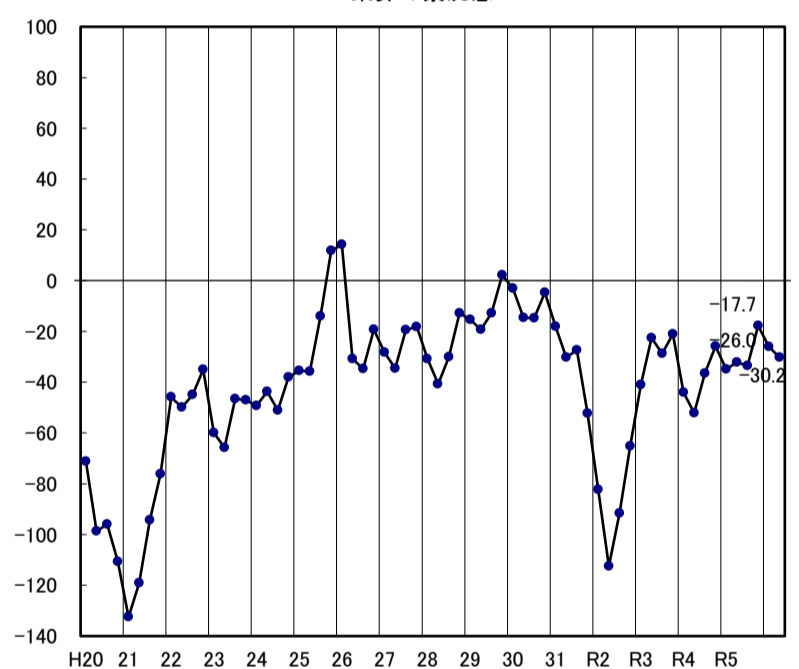
貨物の再委託



経常損益

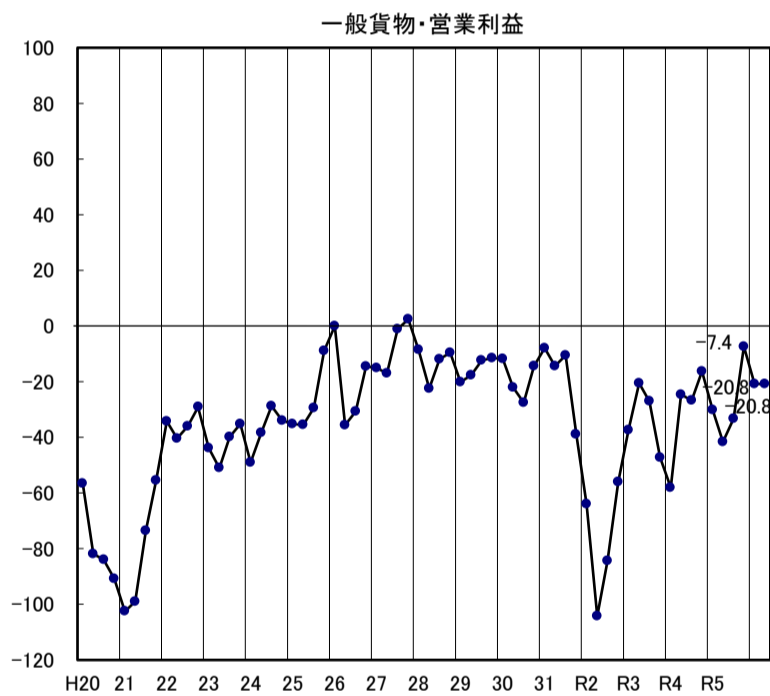
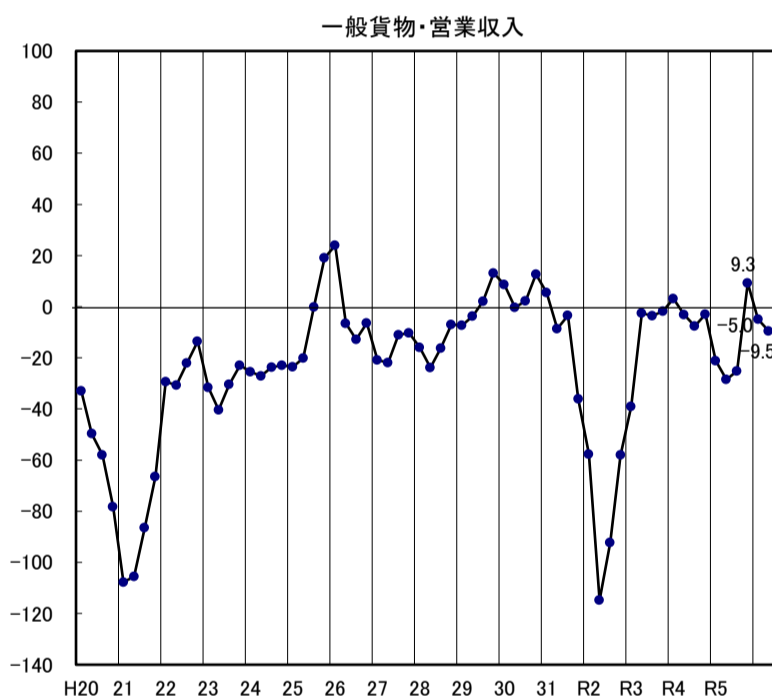
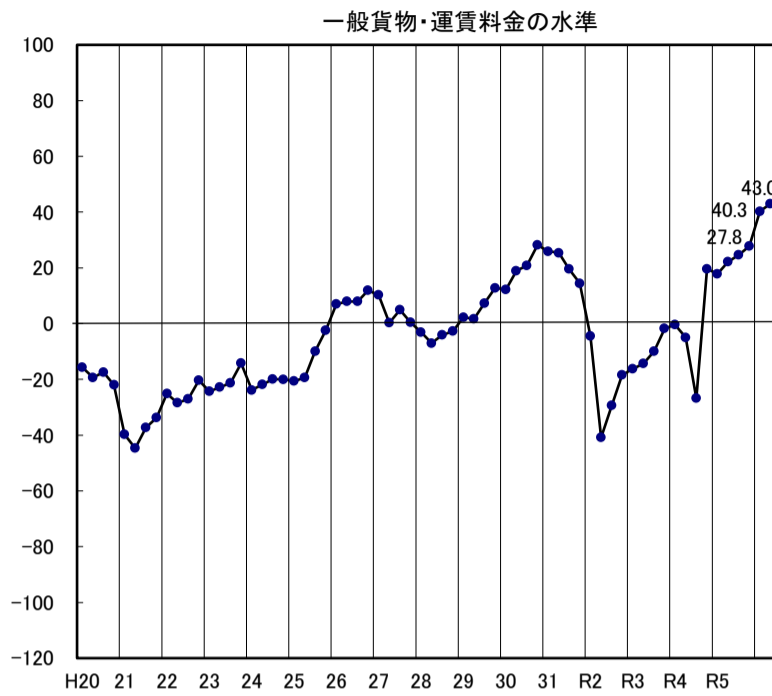
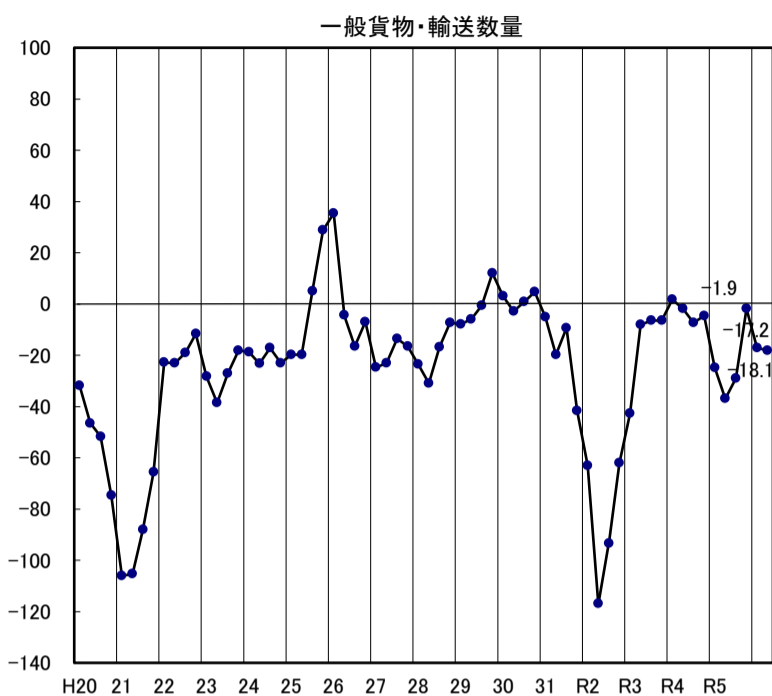


業界の景況感



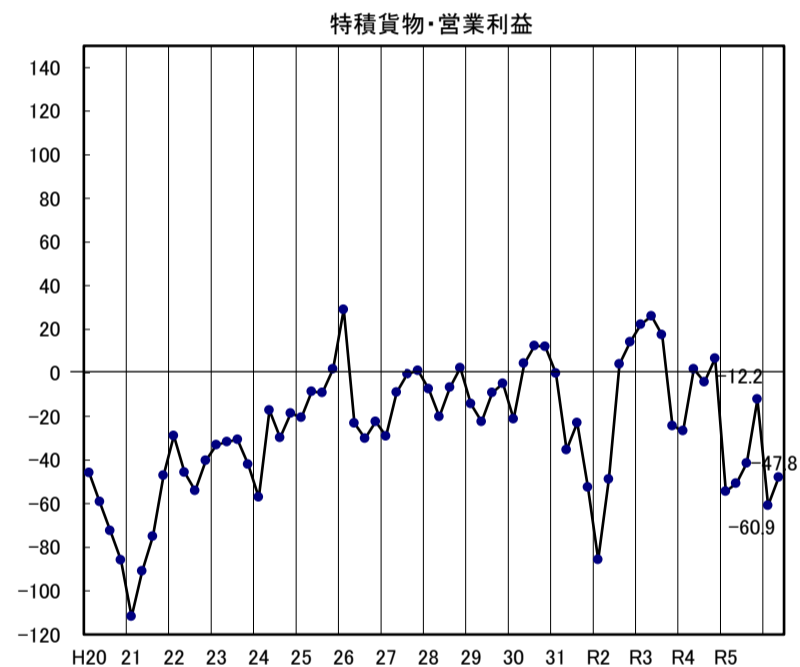
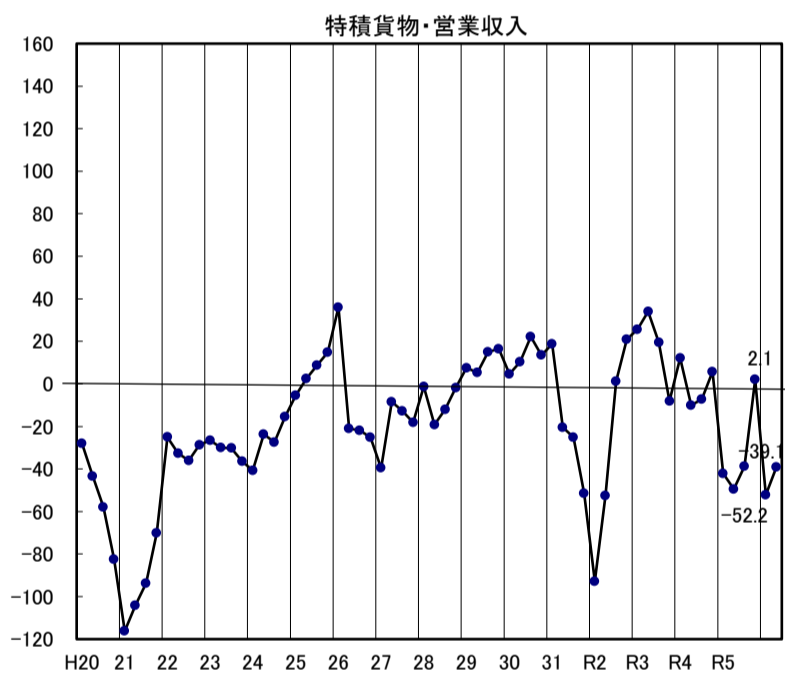
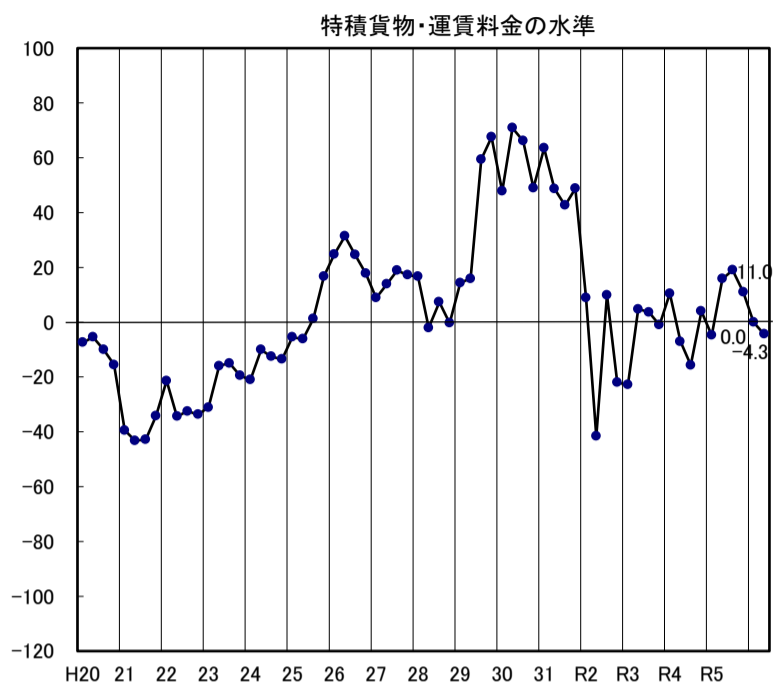
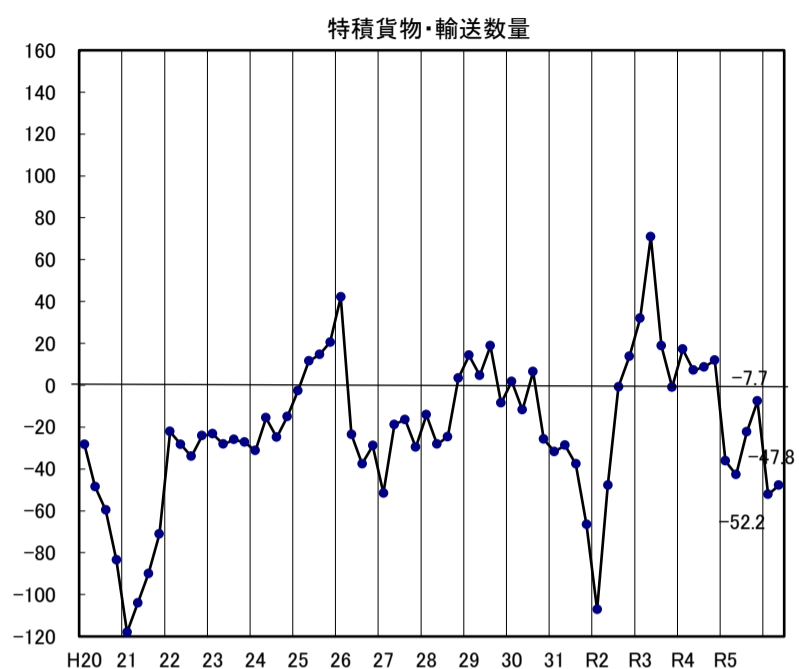
8 業況判断指標の推移(平成20年～令和6年度第1四半期見通し)

一般貨物



8 業況判断指標の推移(平成20年～令和6年度第1四半期見通し)

特積貨物



※ 今回調査より、特積貨物として「宅配貨物」「宅配以外の貨物」を統合した指数に変更した。