



15. 陸運倉庫

業界動向

国内市場動向～BtoB/BtoC共に荷動きは緩やかな増加基調
 営業用・自家用合計の自動車貨物輸送量(BtoB)をみれば、新型コロナウイルス感染拡大時に停滞していた経済活動が正常化したことにより、2021年度以降、緩やかな回復基調で推移しています。また、宅配便取扱個数(BtoC)についても、引き続きEC市場拡大により増加傾向で推移しています。

大手10社業績～荷動き増により幅広い企業で増収増益

日系物流大手10社の第三四半期まで業績(2022年4月～2022年12月)(注)をみれば、荷動きの回復に伴い、幅広い企業で増収増益となりました。トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制適用に先立ち(詳細後述)、人件費・外注費の上昇が見込まれるなか、各社は適性単価の確保に向けた値上げや生産性向上を進めており、業界全体でコストアップを相殺できるか注目が高まっています。注：NXHDとSBSHDは22/12月期通期決算

今後の見通し

物流の2024年問題～ドライバー確保に向けた取り組みが進む

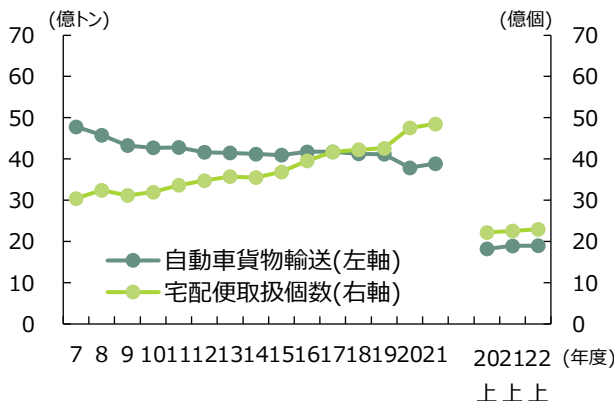
2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限(年960時間)規制が適用される予定です。規制適用によってドライバー不足が一段と深刻化するとみられ、運送事業者では人件費や備車費の増加に繋がることが懸念されます。規制適用に向けた準備期間が残り1年を下回るなか、運送事業者では、中継輸送への切り替えや配送日数の延長といった輸送体制の見直し等が進められており、これらの巧拙が各社の業績を左右するとみられます。

脱炭素化への対応～カーボンニュートラルに向けた取組みの加速

2023年4月に非化石エネルギーへの転換を促す改正省エネ法が施行されたことから、エネルギー使用量の多い陸運関連事業者(輸送事業者や荷主)は、エネルギー使用状況の報告が義務付けられるとともに、計画に沿った省エネ対策が求められるため、脱炭素化に向けた取組みが加速する見込みです。具体的には、再エネ由来の電力使用、低環境負荷の車両の導入、デジタル技術活用などを通じてサプライチェーン自体を見直す動き等が想定されます。

図表1 荷動きの推移

～BtoB/BtoC共に荷動きは緩やかな増加基調



出所：国土交通省「月例経済」「自動車輸送統計」を基に弊社作成

図表2 物流企業2022年度第三四半期迄業績

～荷動き増により幅広い企業で増収増益

	企業名	売上高 (億円)	前期比	当期利益 (億円)
1	日本郵便	26,351	▲4%	918
2	NX HD (注)	26,187	+49%	1,083
3	ヤマトHD	13,960	+2%	391
4	SG HD	11,156	▲4%	1,080
5	ロジスティード	6,180	+12%	200
6	センコーHD	5,153	+11%	149
7	セイノーHD	4,728	+4%	171
8	SBS HD	4,555	+13%	117
9	山九 (注)	4,366	+6%	201
10	鴻池運輸	2,371	+6%	69

注：NXHDとSBSHDは22/12月期通期決算
 出所：各社決算短信(日本郵便は日本郵政IR資料)より弊社作成

図表3 物流企業の脱炭素化に向けた目標設定

～カーボンニュートラルに向けた取組みの加速

企業名	目標設定(注)
日本郵政	・30年度までに19年度比△46%削減(GHG) ・50年のカーボンニュートラル実現
NX HD	・23年度までに13年度比△30%削減(CO2)
ヤマトHD	・30年度までに20年度比△48%削減(GHG) ・50年のカーボンニュートラル実現
SG HD	・30年度までに13年度比△46%削減(CO2) ・50年のカーボンニュートラル実現

注：各社ともスコープ1、2が対象
 出所：各社ニュースリリースを基に弊社作成