



SCB

# 金融調査情報

No.2024-8

(2024.9.19)

信金中央金庫 地域・中小企業研究所

研究員 間下 聡

03-5202-7671  
s1000790@FacetoFace.ne.jp

## 最近の信用金庫と国内銀行の運輸業・郵便業向け貸出動向

### 視点

信用金庫の運輸業・郵便業向け貸出金の前年比をみると、足元でマイナス幅がやや拡大している。しかし、設備資金の寄与度をみると、押し上げ幅が拡大傾向にある。人手不足に加え、2024年度からは道路運送業における運転者の残業規制も強化され、運転者の負担を軽減する物流の効率化が課題となるなか、運賃の上昇もあり足元の業況は堅調である。こうした状況下、本稿では、信用金庫の運輸業・郵便業向け貸出金の動向を確認した。

### 要旨

- 信用金庫の運輸業・郵便業向け貸出金の前年同月比増減率（以下、貸出金増減率は末残ベースの前年同月比）は、2022年以降概ねゼロ近辺で推移し、足元（本稿では2024年6月末）では小幅マイナスとなった。資金使途別に寄与度をみると、2023年半ばから運転資金の寄与度は押し下げ幅を拡大する一方、設備資金の寄与度は、逆に押し上げ幅を拡大している。
- 国内銀行の運輸業・郵便業中小企業向け貸出金に目を転じると、信用金庫とは異なり、前年比プラスで推移しており、最近2四半期の増加率は5%を超えている。資金使途別寄与度が示すように、近年の貸出残高の伸びは設備資金がけん引してきたが、運転資金も2023年6月末をピークに押し下げ幅が縮小し、2024年に入り押し上げに転じている。
- 信用金庫の地区別に、足元における運輸業・郵便業向け貸出金増減率をみると、全11地区（北海道、東北、東京、関東、北陸、東海、近畿、中国、四国、九州北部、南九州）のうち3地区（北海道、東海、四国）で前年比プラス、残る8地区で前年比マイナスとなっている。地区別の資金使途別寄与度に目を移すと、足元で設備資金がマイナスとなっているのは2地区（中国、南九州）のみであり、押し下げ幅は直近まで縮小傾向にある。残る9地区ではプラスになっており、うち6地区では押し上げ幅が拡大している。
- 日銀短観で運輸業・郵便業の業況をみると、全規模企業、中小企業とも足元まで改善傾向にある。一方で、生産・営業用設備と雇用人員の不足が続いている。販売価格・仕入価格の各DIに目を転じると、全規模、中小企業とも両者の差は縮小傾向にあり、価格転嫁が進んでいる様子もうかがえる。
- 日本銀行の企業向けサービス価格指数で道路貨物輸送、道路旅客輸送に係る項目についてみると、内訳によって動きに違いはみられるものの、ここ最近では上昇傾向にある。総務省の統計をみると、こうした価格の上昇に足取りを合わせる形で両業種の売上高が増加傾向となる一方、従業者数は減少が続いている。
- 厚生労働省のデータを基に、2023年6月の1人当たり平均労働時間をみると、道路貨物運送業、道路旅客運送業の総実労働時間は、運輸業・郵便業のなかでも長くなっている。2024年4月から自動車運転者の時間外労働時間規制が強化されるなか、長時間労働を是正する流れが先行き強まる可能性もあり、人手不足に拍車がかかるケースが出てくる恐れがある。物流の効率化（配送ルート最適化、他社との連携による運送の共同化など）、配送スケジュールの適正化（荷待ち・荷役作業にかかる時間の削減など）といった対応が求められてこよう。

### キーワード

運送業・郵便業 貸出金増減率 設備資金寄与度 トラック・バス運転者 2024年問題

目次

- 1. 信用金庫と国内銀行の運輸業・郵便業向け貸出動向
- 2. 信用金庫の地区別運輸業・郵便業向け貸出動向
- 3. 運輸業・郵便業の状況

おわりに

1. 信用金庫と国内銀行の運輸業・郵便業向け貸出動向

(1) 信用金庫

信用金庫の運輸業・郵便業向け貸出金の前年同月比増減率（以下、貸出金増減率は末残ベースの前年同月比）は、最近5四半期、前年割れの状態が続いており、足元（本稿では2024年6月末）では0.6%減となっている。

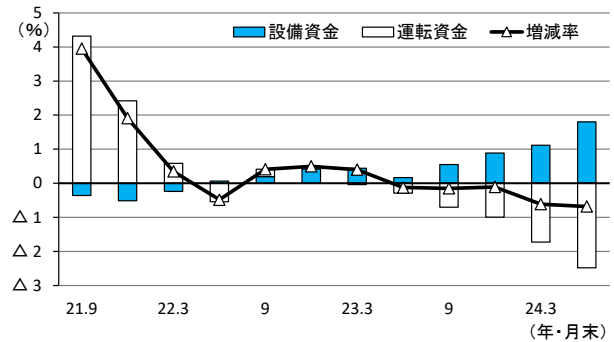
資金使途別に寄与度をみると、2023年半ばから、設備資金のプラス幅が拡大する一方、運転資金のマイナス幅は拡大傾向にある（図表1参照）。

(2) 国内銀行（中小企業向け）

国内銀行の運輸業・郵便業中小企業向け貸出金（銀行勘定、信託勘定、海外店勘定の合計）に目を転じると、前年比プラスで推移しており、最近2四半期の増加率は5%を超えている。

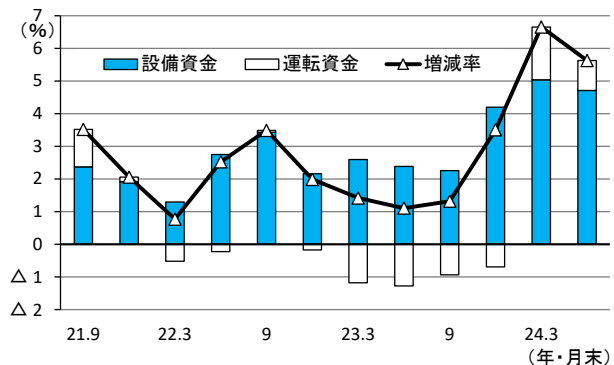
資金使途別寄与度が示すように、近年の貸出残高の伸びは設備資金がけん引してきたが、運転資金の寄与度も2024年に入り押し上げに転じている（図表2参照）。

(図表1) 信用金庫の運輸業・郵便業向け貸出金増減率と資金使途別寄与度の推移



(備考) 1. 以下、本稿での貸出金増減率は、末残の前年同月比  
2. 信金中央金庫 地域・中小企業研究所作成

(図表2) 国内銀行の運輸業・郵便業中小企業向け貸出金増減率と資金使途別寄与度の推移



(備考) 1. 国内銀行の貸出金は銀行勘定、信託勘定、海外店勘定の合計  
2. 日本銀行資料より作成

2. 信用金庫の地区別運輸業・郵便業向け貸出動向

図表3は、信用金庫の地区別に、運輸業・郵便業向け貸出金増減率の推移を示したものである。足元の状況を見ると、全11地区のうち3地区（北海道、東海、四国）で前年比プラス、残る8地区で前年比マイナスとなっている。北海道では2023年6月末以降、前年割れが続いていたが、足元でプラスに転じている。一方、北陸では2023年6月から増加率が

<sup>1</sup> 貸出金残高増加率における区分別寄与度は、その区分の貸出金残高の期中の増加額（マイナスは減少額）によって、貸出金残高全体を何%増加させたかを示したものである。全区分の寄与度を合計すると、貸出金残高全体の増加率になる。区分別寄与度は、（その区分の貸出金残高増加率）×（前期の貸出金残高全体に占めるその区分の貸出金残高の構成比）で算出可能

<sup>2</sup> 信用金庫の地区区分のうち、関東は群馬、栃木、茨城、埼玉、千葉、神奈川、新潟、山梨、長野からなる。東海は、岐阜、静岡、愛知、三重からなる。九州北部は福岡、佐賀、長崎からなる。南九州は熊本、大分、宮崎、鹿児島からなる。

高まっていたが、足元で5四半期ぶりにマイナスに転じている。

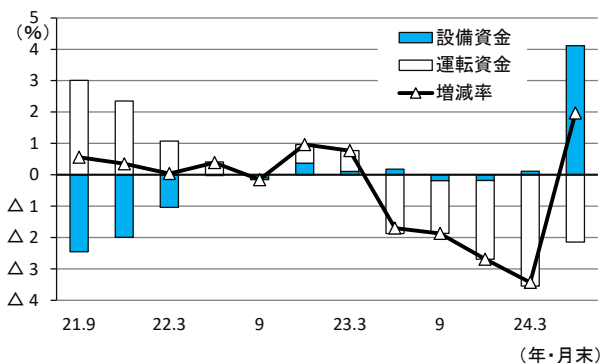
より長い期間での推移を確認すると、東海、四国では前年比プラスが続き堅調である一方、東京、中国、九州北部、南九州では前年割れが続くなど、地域差がみられる。

資金使途別の動きに目を移すと、足元で設備資金の寄与度がマイナスとなっているのは2地区（中国、南九州）のみであり、いずれも押下げ幅は縮小している。残る9地区ではプラスになっており、うち東京、関東、北陸は足元で押上げ幅が横ばい、他の6地区では拡大している。なかでも目を引くのは、北海道の押上げ幅の急拡大ぶりと、四国の押上げ寄与度の大きさである。

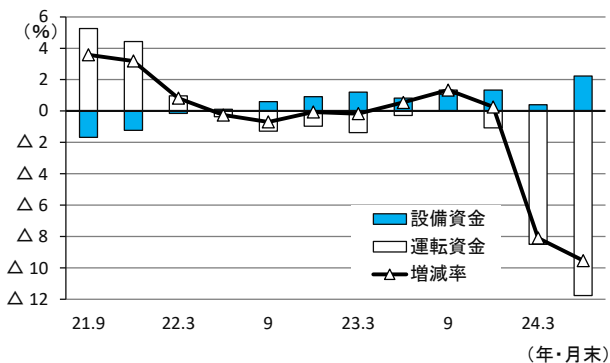
一方、足元で運転資金の寄与度は全11地区でマイナスとなっている。北海道、関東、中国、南九州では押下げ幅が縮小している一方、北陸、東海、四国では、寄与度がマイナスに転じている。

(図表3) 信用金庫の地区別運輸業・郵便業向け貸出金増減率と資金使途別寄与度の推移

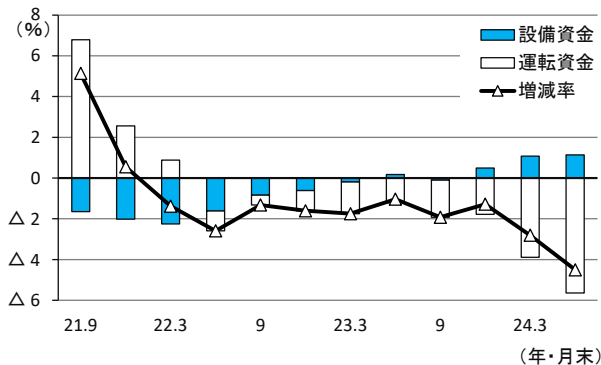
北海道



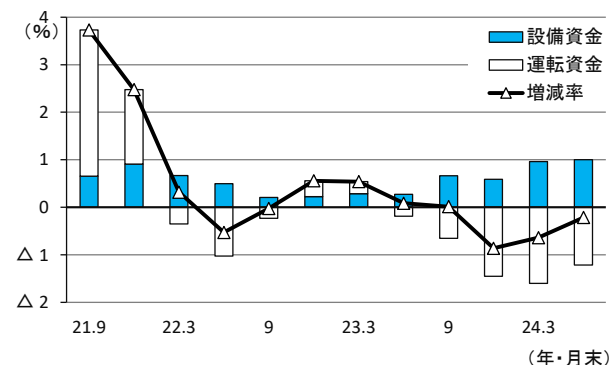
東北



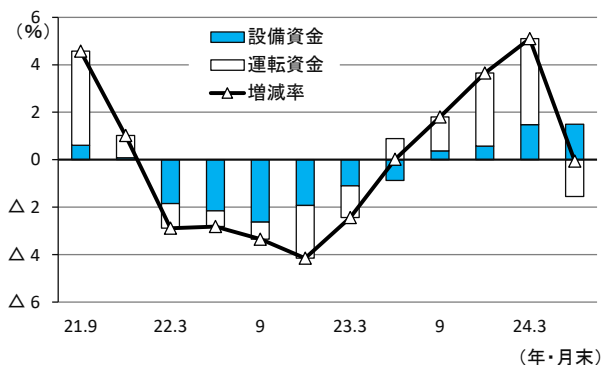
東京



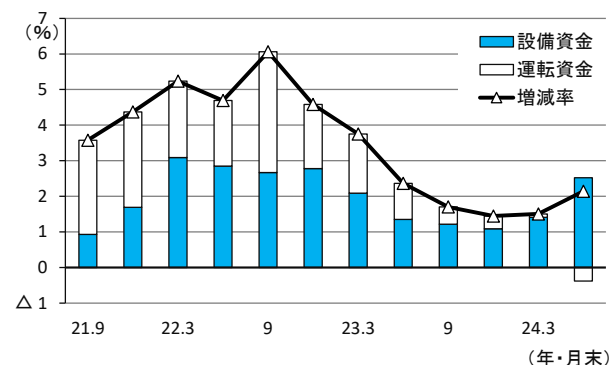
関東



北陸

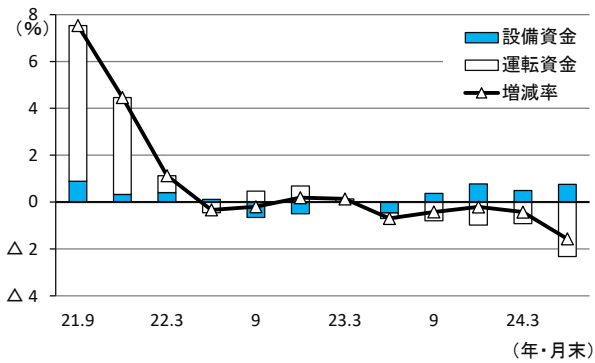


東海

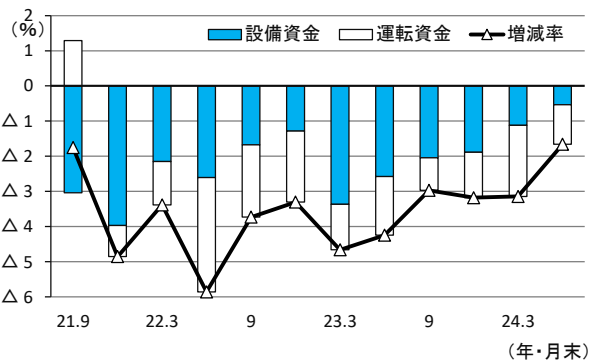


(図表3) (続き)

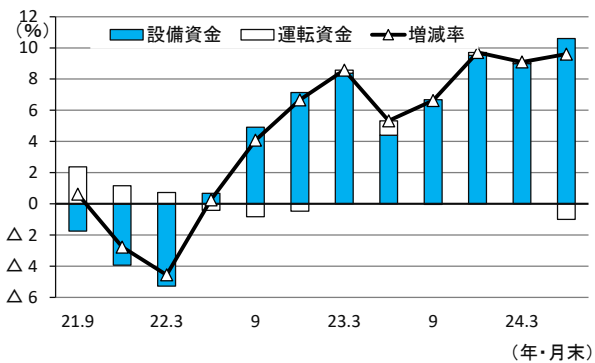
近畿



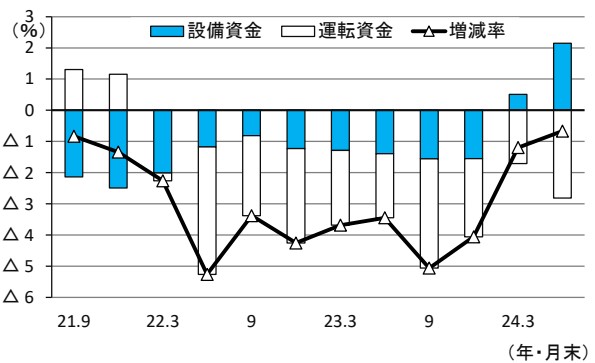
中国



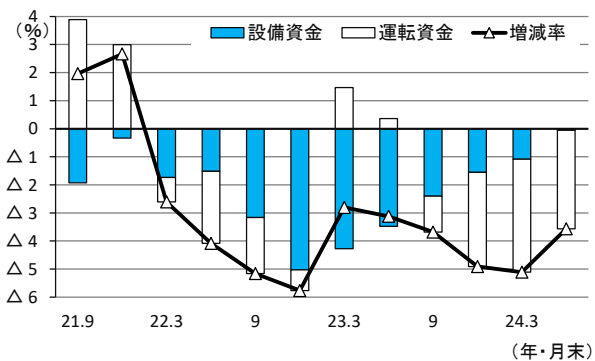
四国



九州北部



南九州



(備考) 1. 信用金庫の地区区分については、本文の脚注2を参照  
2. 信金中金 地域・中小企業研究所作成

3. 運輸業・郵便業の状況

3. では、政府や日本銀行が公表している統計資料により、運輸業・郵便業の最近の状況を概観する。併せて、特に道路貨物運送業、道路旅客運送業において影響が懸念視されている、時間外労働上限規制についても言及する。

(1) 業況は改善傾向も、人員不足が浮き彫りに

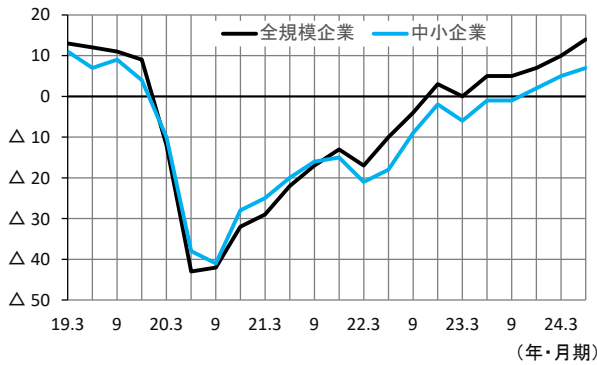
まず、日銀短観にて、運輸業・郵便業の各種D Iの動きを確認する。

業況は全規模企業、中小企業とも足元まで改善傾向にあり、2023年半ばからプラス幅が拡大している（図表4参照）。その一方で、生産・営業用設備と雇用人員はマイナス（不足超）の状態が継続している。規模別にみると、中小企業において設備不足、人手不足がより深刻であることを読み取れる。

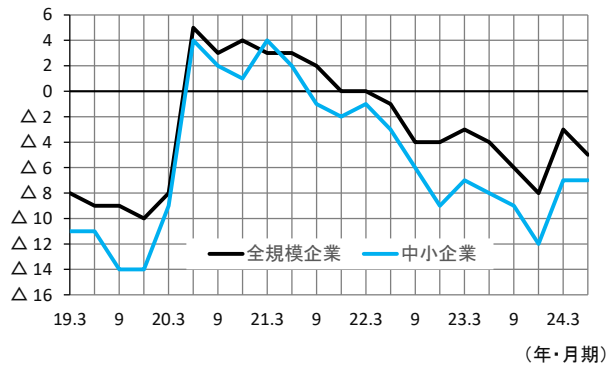
**販売価格・仕入価格**に目を向けると、全規模、中小企業ともに、まず仕入価格が上昇傾向を示したが、2022年に入って以降、横ばい圏での推移に転じている。一方、やや遅れる形で上昇に転じた販売価格は、ほぼ一貫して上昇トレンドをたどっている。この結果、両者の差は2023年度以降、縮小傾向にあり、価格転嫁が進んでいる様子もうかがえる。

(図表4) 日銀短観の運輸業・郵便業関連各種DIの推移

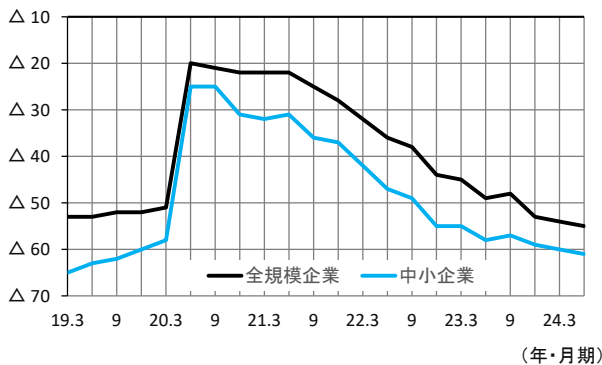
業況：「良い」－「悪い」



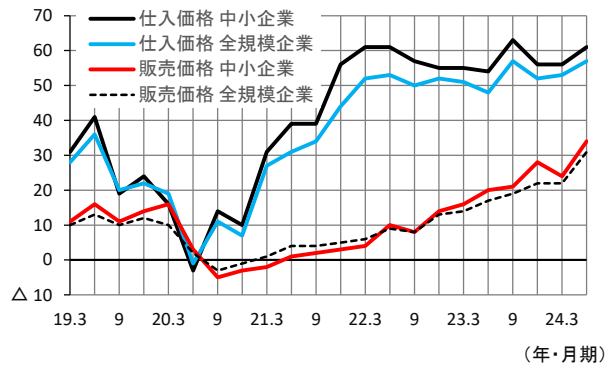
生産・営業用設備：「過剰」－「不足」



雇用人員：「過剰」－「不足」



販売価格・仕入価格：「上昇」－「下落」



(備考) 1. DI (%ポイント)は第1選択肢(業況なら「良い」)の回答者数構成比(%)から第3選択肢(業況なら「悪い」)のそれを引いたもの。両者の中間的な判断として第2選択肢(業況であれば「さほど悪くない」)があるが、この構成比はDIの計算には含まれない。

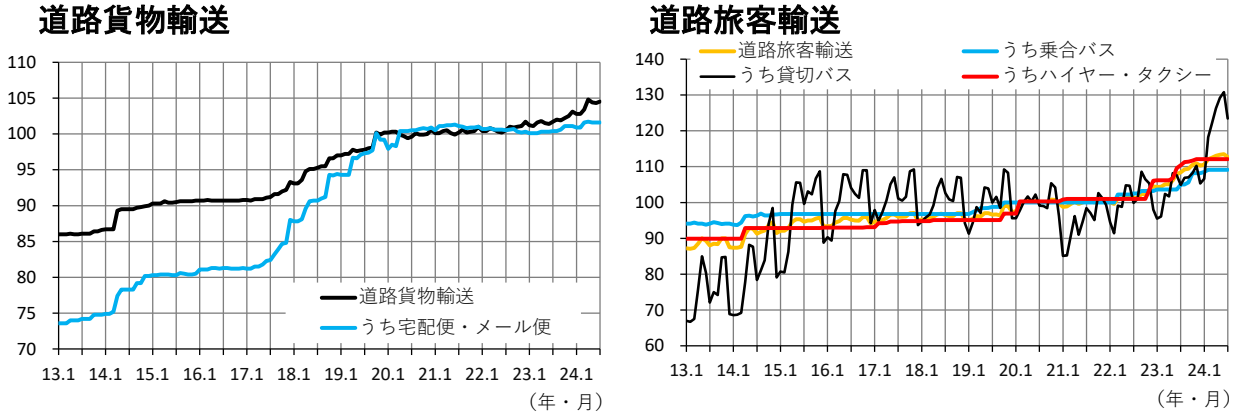
2. 日本銀行資料より作成

運輸業・郵便業の業況は改善傾向にあるといえようが、一因として、販売価格を引き上げる動きが続いていることが挙げられよう。その一方で、深刻な人手不足の状況にあることがうかがえる。これらの点は、道路貨物運送業、道路旅客運送業にも該当する動きといえるが、総務省と経済産業省による令和3年経済センサス活動調査でみると、運輸業・郵便業に占める従業者数と事業所数のウェイトが、両業種合計で各々68.3%、70.7%と高く、信用金庫との取引も多いと推察される。以下、両業種にフォーカスして状況を確認する。

道路貨物運送業や道路旅客運送業に係る運賃については、日本銀行「企業向けサービス価格指数」で状況を確認すると、内訳によって動きに違いはみられるものの、近年上昇傾向にある(図表5参照)。なお、道路旅客運送のうち貸切バスが2024年に入り急上昇しているが、これにはインバウンド需要の回復なども影響していよう。

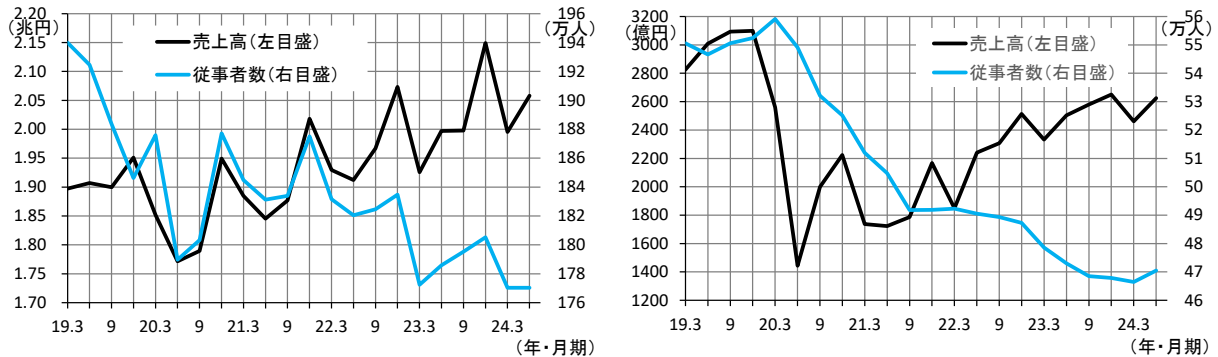
一方、総務省「サービス産業動向調査」にて、売上高と従事者数の推移を追うと、2つの業種いずれも、運賃価格の上昇に足取りを合わせる形で売上高が増加傾向をたどるなかで、従事者数は減少が続いており、2022年以降、両者の乖離は拡大している(図表6参照)。

(図表5) 道路貨物輸送、道路旅客輸送とその内訳の企業向けサービス価格指数の推移 (2020年平均=100)



(備考) 日本銀行資料より作成

(図表6) 道路貨物運送業と道路旅客運送業の売上高と従事者数の推移



- (備考) 1. 月次データの四半期平均で、24年4-6月は速報値  
 2. 従事者とは事業所・企業等において、月末に最も近い営業日に実際に働いている人（「出向又は派遣として他の企業などで働いている人」を含まず、「出向又は派遣として他の企業などから来てこの事業所・企業等で働いている人」を含む。）  
 3. 総務省資料より作成

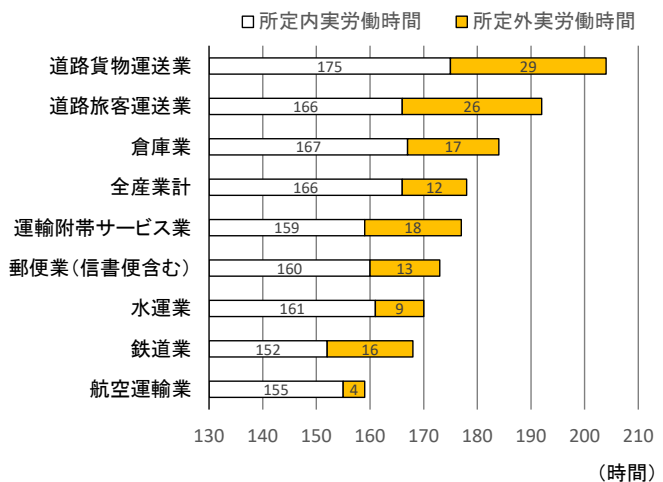
(2) 自動車運転者をめぐる時間外労働上限規制の影響

図表7は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」のデータを基に、2023年6月の1人当たり平均労働時間を示したものである。

道路貨物運送業、道路旅客運送業の総実労働時間は、運輸業・郵便業のなかでも長くなっている。ちなみに、道路貨物運送業の場合、所定内実労働時間だけで全産業の総実労働時間にほぼ相当する。道路旅客運送業の所定内実労働時間は全産業計と同じであるが、所定外実労働時間を加えた総実労働時間は、全産業計を上回っている。

なお、この数字には、それぞれの業種

(図表7) 1人当たり平均労働時間 (2023年6月)



- (備考) 1. 企業規模10人以上の民営事業所の一般労働者（パートタイム労働者以外の者をいう。）  
 2. 厚生労働省資料より作成

に属する従業員、具体的には運行管理者、事務職、整備・技能職、倉庫作業職等も含まれており、いわゆるドライバーの労働時間はより長いとされている。

こうした状況下、働き方改革関連法の2024年4月からの適用開始<sup>3</sup>を受け、自動車運転者の年間時間外労働時間に上限（960時間）が設けられる影響により、輸送力、収益力、運転者の収入が低下するという、いわゆる「2024年問題」が懸念されている。激変緩和の観点から、運転者の時間外労働には当面、一般則<sup>4</sup>は適用されず、その順守はあくまで将来的に目指すこととなっている。ちなみに、公益社団法人全日本トラック協会（全ト協）の資料では、運転者が2024年4月から1か月に働ける労働時間の目安として、法定労働時間172時間（週40時間×4.3週）、時間外労働（休日労働<sup>5</sup>を含まない。）80時間（上限960時間÷12か月）と示されている。

もともと、長時間労働を是正する流れは先行き強まる可能性があり、収入減を背景としたドライバーの退職者の増加、新規参入者の減少により、人材の確保がより困難となり、人手不足に拍車がかかるケースが出てくる恐れもある。こうしたなか、関連の事業者においては従前にも増して、物流の効率化（配送ルート最適化、他社との連携による運送の共同化など）、配送スケジュールの適正化（荷待ち・荷役作業にかかる時間の削減など）といった対応が求められてこよう。

## おわりに

以上みてきたとおり、足元において運輸業・郵便業の業況は総じて堅調といえる。ただ、人手不足の問題が引き続き深刻であることも浮き彫りとなっている。信用金庫の取引先も多いと推察される道路貨物運送業、道路旅客運送業のなかでも、運転者1人が退職した場合の影響が大きい小規模な事業者において、先行き倒産の増加、事業継続の困難化を見越したM&Aによる事業売却といった動きが広がる可能性もあろう。

いずれにせよ、統計データから読み取れる業界平均的な状況と、個社の状況とは必ずしも一致しないことから、引き続き、貸出先のモニタリングが必要不可欠と考えられる。

その一方で、「2024年問題」への対応が求められるなか、ドライバー等の労働生産性を高めるなどして人手不足による輸送力の減少をカバーする動きが進むことも想定され得る。ダブル連結トラックの活用、輸配送の共同化、道路貨物輸送から鉄道、船舶などによる輸送への代替、輸送網の集約が政府により促されている。また、法改正により、一定規模以上の荷主・物流事業者に対し荷待ち・荷役時間短縮に向け計画を策定することなどが義務付けられている。

物流の機械化やデジタル化、それらの前提となる物流を構成する各種要素の標準化が推

<sup>3</sup> 2019年から施行された働き方改革関連法は、自動車の運転業務については5年間の猶予を経て2024年4月から適用されている。

<sup>4</sup> 労使がサブロク協定を締結すれば月45時間、年360時間以内の時間外労働が認められる。加えて、その上限を超える特別条項を締結した場合、時間外労働を年720時間（休日労働を含まない。）以内、単月100時間未満（休日労働含む。）、2～6か月平均80時間以内（休日労働含む。）、45時間超の月は6か月以内に制限するというもの。大企業は2019年4月から、中小企業でも2020年4月から、罰則付きで適用されている。

<sup>5</sup> 毎週1日の法定休日に労働する時間を指す。

進され、物流DXの実現が目指されている。こうした流れもあってか、信用金庫の多くの地区で、信用金庫の運輸業・郵便業向けの設備資金貸出が増加していることが確認された。今後も設備資金需要に目を配る必要があるだろう。

以上

本レポートは発表時点における情報提供を目的としており、文章中の意見に関する部分は執筆者個人の見解となります。したがって、投資・施策実施等についてはご自身の判断をお願いします。また、レポート掲載資料は信頼できると考える各種データに基づき作成していますが、当研究所が正確性および完全性を保証するものではありません。なお、記述されている予測または執筆者の見解は予告なしに変更することがありますのでご注意ください。