



SCB

金融調査情報

No.2025-20

(2026.1.13)

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、最近ではプラスに転じて幅も拡大している。1年半ほど設備資金が安定的に押上げに寄与する一方、運転資金の押下げ幅も縮小傾向にある。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、近年の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、マイナスが続いていたが、2025年6月末にはプラスに転じ、足元（以下、2025年9月末）ではプラス幅が拡大した。資金使途別に寄与度をみると、2024年度に入り、設備資金が安定的に押上げに寄与する一方、運転資金の押下げ幅は縮小傾向にある。
- 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、増加基調をたどっており、足元での伸び率は10%近くに達している。資金使途別寄与度が示すように、近年の貸出金残高の伸びは設備資金がけん引してきたが、運転資金も2024年からは押上げに寄与している。
- 信用金庫の地区別に、運輸業・郵便業向け貸出金増減率の足元の状況をみると、全11地区のうち5地区（関東、東海、近畿、四国、南九州）で前年比プラス、残る6地区で前年比マイナスとなっている。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東北のみである。残る10地区ではプラスになっており、うち北陸、東海、近畿、中国、南九州では押上げ幅が拡大傾向にある。一方、足元で運転資金の寄与度がプラスなのは、東海のみである。残る10地区ではマイナスとなっているが、北海道、東北、東京、北陸、近畿、九州北部では押下げ幅が縮小傾向にある。
- 日銀短観で運輸業・郵便業の業況をみると、足元で中小企業が改善、全規模企業は横ばい傾向にある。一方、生産・営業用設備と雇用人員の不足が続いているが、人手不足の悪化には一服感がうかがえる。販売価格・仕入価格に目を向けると、全規模、中小企業ともに前者のD Iが後者のD Iとの差を2025年度に入り縮めており、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をみると、この1年半ほどは貸切バスの運賃が顕著に上昇している。財務省の統計をみると、資本金が「1億円以上10億円未満」、「1000万円以上1億円未満」とも売上高が足元減少傾向にあるが、対する利益率は前者がレンジでの推移、後者が上昇傾向である。ただ、対売上高比率でみて人件費の負担が後者の方が前者より相対的に大きい状況が続いている。
- 厚労省統計で1か月当たりの総実労働時間をみると、道路貨物運送業、道路旅客運送業とも働き方改革関連法適用後の2024年後半の減少基調から2025年度に増加傾向に転じ、足元は踊り場である。総務省統計をみると、両業種とも減少傾向にあった事業従事者数に減少一服感や反転増加の動きがみられるが、売上金額から価格上昇分を取り除いた実質的なサービス供給量は、前者は増加傾向、後者は増加後横ばい傾向にあり、労働の平均生産性が改善した可能性もある。

キーワード

運送業・郵便業 貸出金増減率 設備資金寄与度 運転者の2024年問題 労働生産性向上

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、マイナスが続いていたが、2025年6月末にはプラスに転じ、足元（以下、2025年9月末）ではプラス幅が拡大した（図表1参照）。

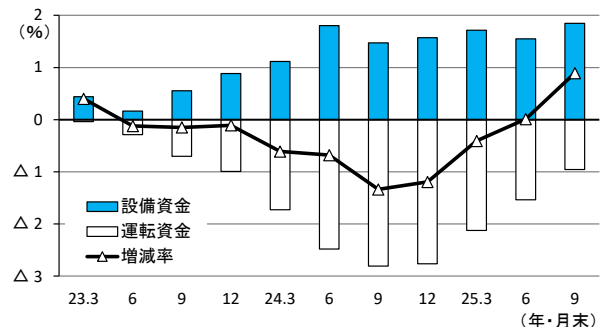
資金使途別に寄与度¹をみると、2024年度に入り、設備資金が安定的に押上げに寄与する一方、運転資金の押下げ幅は縮小傾向にある。

(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、増加基調をたどっており、足元での伸び率は10%近くに達している。

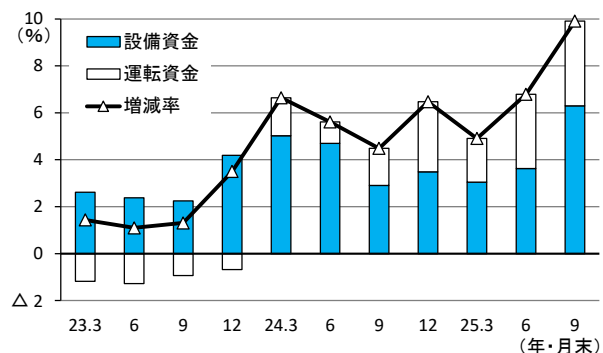
資金使途別寄与度が示すように、近年の貸出金残高の伸びは設備資金がけん引してきたが、運転資金も2024年からは押上げに寄与している（図表2参照）。

（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. 信金中金 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²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。足元の状況をみると、全11地区のうち5地区（関東、東海、近畿、四国、南九州）で前年比プラス、残る6地区で前年比マイナスとなっている。関東、東海、近畿ではプラス幅が拡大傾向にある一方、四国は縮小傾向にある。南九州では前年割れが続いていたが、

¹ 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

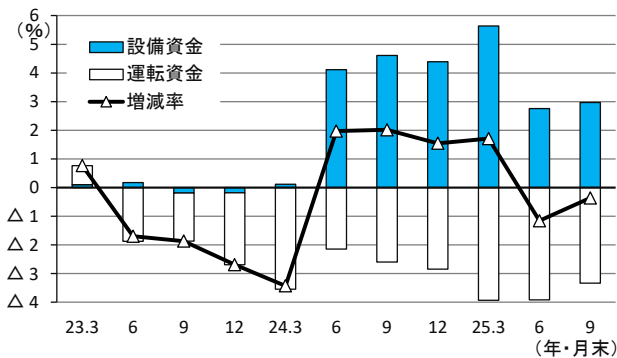
² 信用金庫の地区区分のうち、関東は群馬、栃木、茨城、埼玉、千葉、神奈川、新潟、山梨、長野からなる。東海は、岐阜、静岡、愛知、三重からなる。九州北部は福岡、佐賀、長崎からなる。南九州は熊本、大分、宮崎、鹿児島からなる。

足元で2021年12月期以来、15四半期ぶりにプラスに転じている。東北、東京、中国は足元で前年割れとなったものの、マイナス幅は縮小傾向にある。

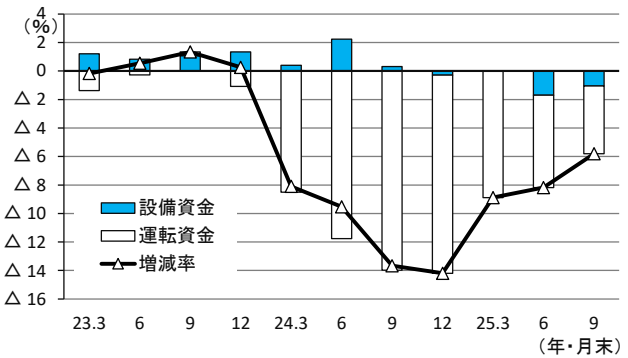
資金使途別の動きに目を移すと、足元で設備資金の寄与度がマイナスとなっているのは東北のみである。残る10地区ではプラスになっており、うち北陸、東海、近畿、中国、南九州では押上げ幅が拡大傾向にある。また、東京、九州北部では足元で押上げ幅が前期比で大きく拡大している。

一方、足元で運転資金の寄与度がプラスなのは、東海のみである。残る10地区ではマイナスとなっているが、北海道、東北、東京、北陸、近畿、九州北部では押下げ幅が縮小傾向にある。また、関東と南九州では、足元で押下げ幅が縮小している。

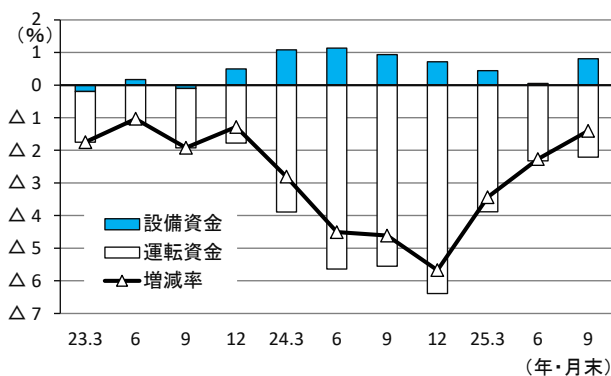
(図表3) 信用金庫の地区別運輸業・郵便業向け貸出金増減率と資金使途別寄与度の推移
北海道



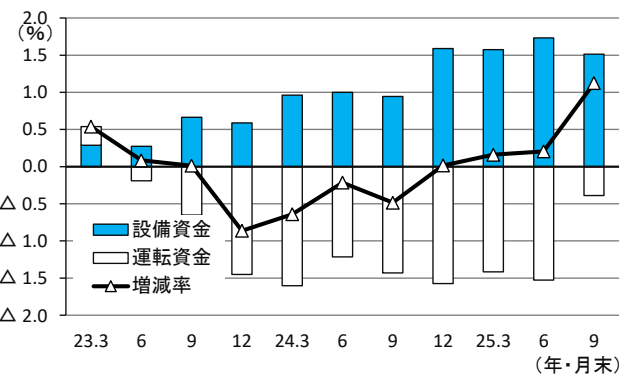
東北



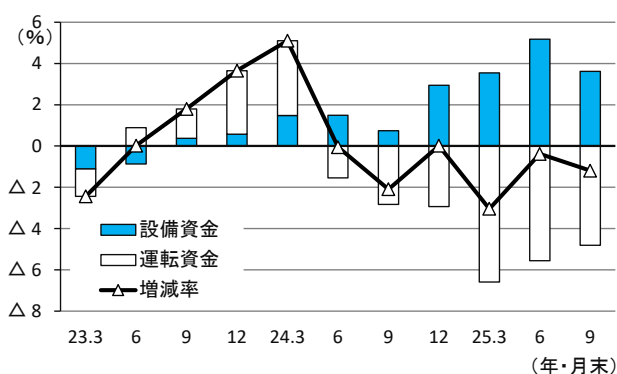
東京



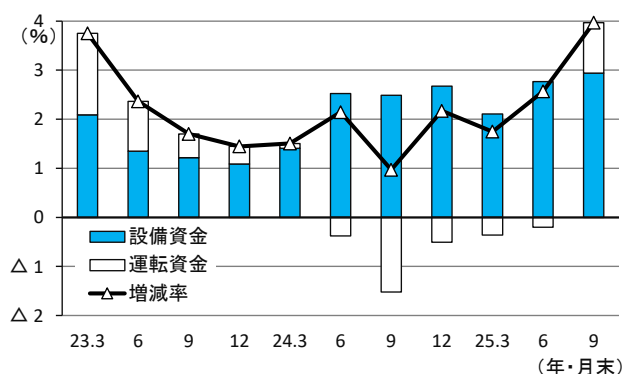
関東



北陸

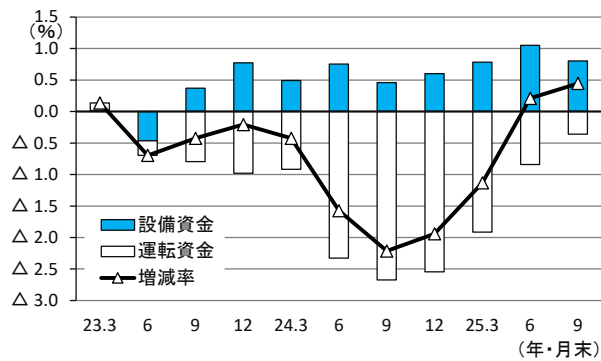


東海

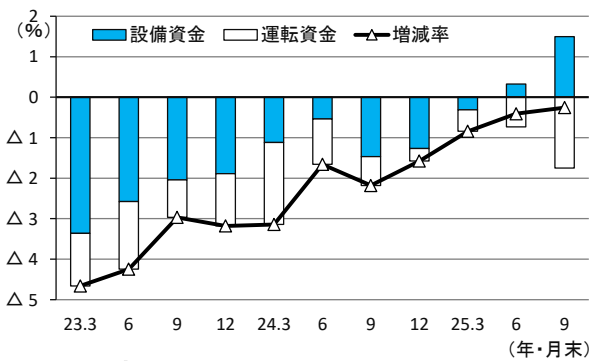


(図表3) (続き)

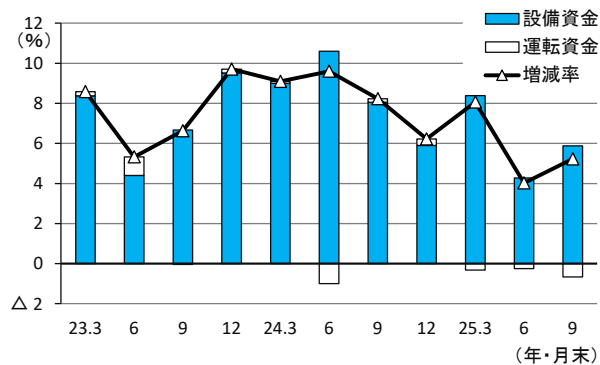
近畿



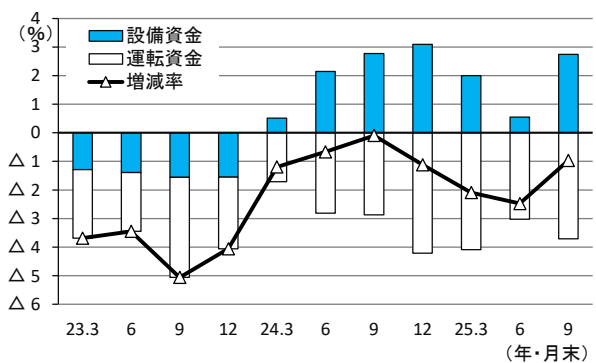
中国



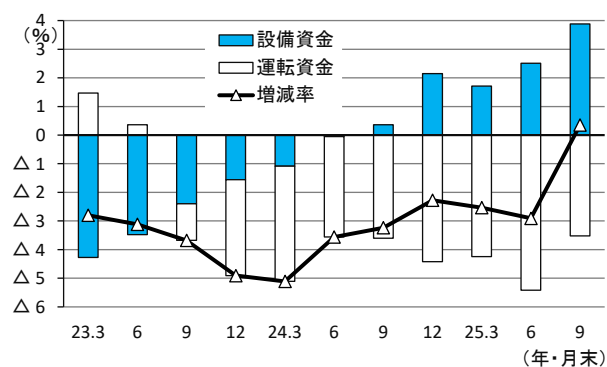
四国



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、時間外労働上限規制導入後の道路貨物運送業、道路旅客運送業の労働時間等についても概観する。

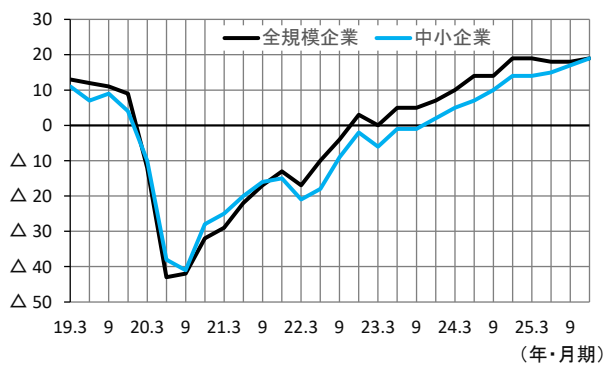
(1) 業況は改善傾向、深刻な人員不足に一服感も

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。

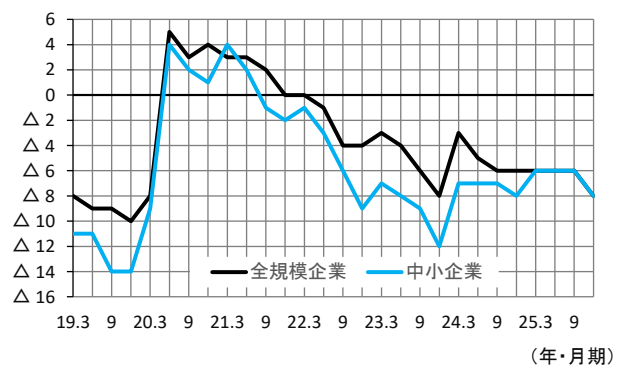
業況は中小企業が改善傾向にある一方、全規模企業ではほぼ横ばい傾向にあり、足元で同水準となっている（図表4参照）。一方、**生産・営業用設備**と**雇用人員**はマイナス（不足超）の状態が継続している。生産・営業用設備については、全規模企業に比べ中小企業の方がマイナス幅の大きい状況が続いていたが、ここ数四半期は同水準で推移している。

(図表4) 日銀短観の運輸業・郵便業関連各種DIの推移

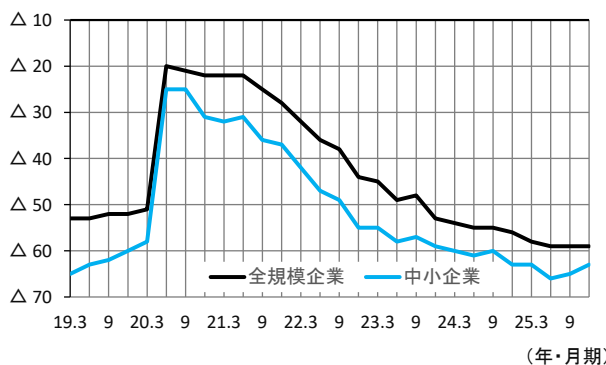
業況：「良い」－「悪い」



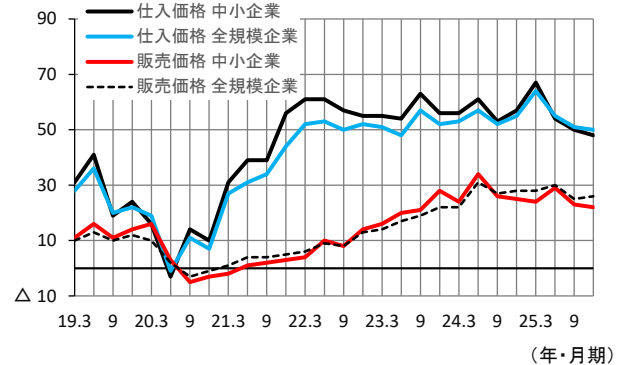
生産・営業用設備：「過剰」－「不足」



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

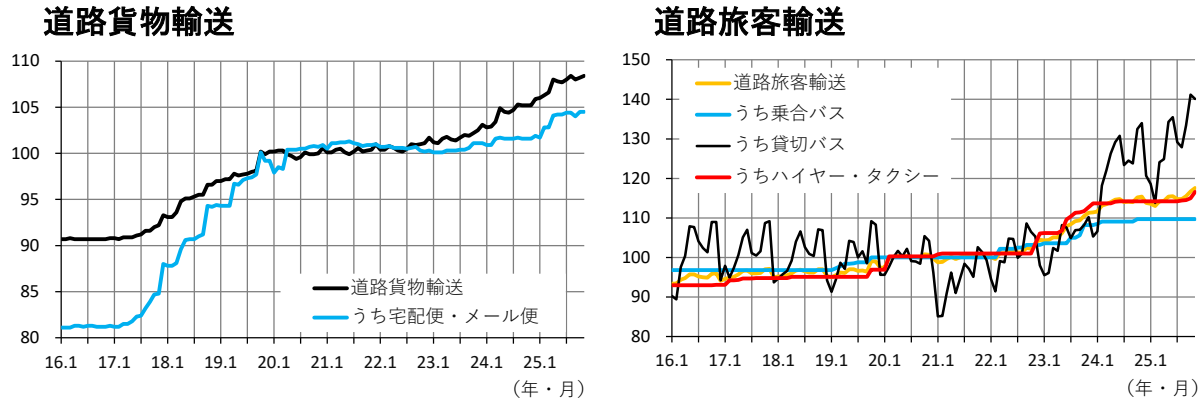
雇用人員については、中小企業の方がマイナス幅は大きく人手不足が深刻な状況が続いているといえようが、ここ数四半期、全規模では横ばい傾向、中小企業では改善傾向にあり、ともに一服感がうかがえる。

販売価格・仕入価格に目を向けると、仕入価格は全規模、中小企業とも2025年度に入り低下傾向にある一方、販売価格は、それ以前から全規模は横ばい傾向、中小企業は小幅低下の傾向にある。この結果、全規模、中小企業ともに両価格DIの差は2025年度に入り縮小しており、価格転嫁が進んでいる様子もうかがえる。

運輸業・郵便業の業況が改善してきた一因として、価格転嫁の動きが続いてきた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。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・郵便業に占める道路貨物運送業、道路旅客運送業の従業者数と事業所数のウエイトは、両業種合計で各々68.3%、70.7%と高く、信用金庫の取引先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。

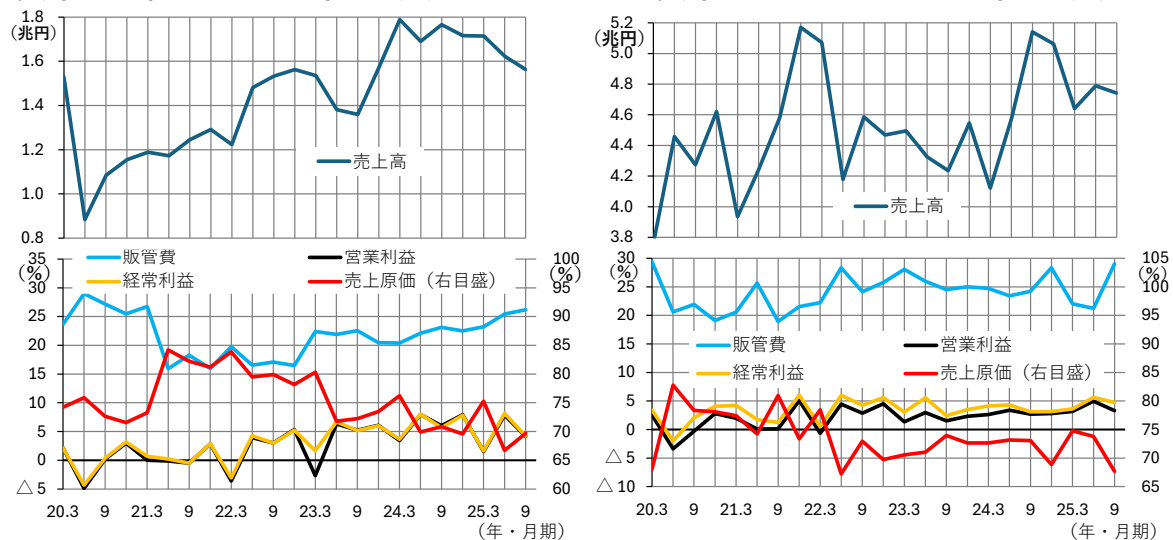
日本銀行「企業向けサービス価格指数(2020年基準)」にて、道路貨物運送業や道路旅客運送業に係る運賃の状況を確認すると、近年まで上昇傾向にあったが、道路貨物輸送と貸切バス以外の道路旅客輸送は、足元ではほぼ上昇一服となっている(図表5参照)。なお、貸切バスが2024年以降も振れを伴いつつ上昇し続けているが、これにはインバウンド関連の国内旅行需要の回復などが影響していよう。

(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) 陸運業の中堅・中小企業の売上高と費用、利益の対売上高比率
資本金1億円以上10億円未満 資本金1000万円以上1億円未満

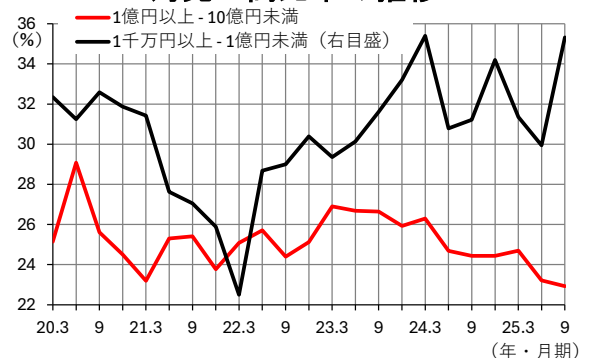


(備考) 図表7とも財務省資料より作成

一方、財務省「法人企業統計調査」にて陸運業の四半期ベースの売上高の推移をみると、資本金1億円以上10億円未満（以下「1億～10億」という。）、1,000万円以上1億円未満（以下「1,000万～1億」という。）いずれも、減少傾向にある（図表6参照）。また、「1億～10億」規模では、売上高販管費比率が上昇傾向にあるものの売上原価率は低下傾向にあるほか、売上高営業利益率、同経常利益率とも横ばい傾向にある。「1,000万～1億」規模では、売上原価率が足元で低下しているほか、売上高販管費比率は横ばい傾向にある一方、売上高営業利益率、同経常利益率は上昇傾向にある。

さらに、図表7で売上高に対する人件費の割合の推移をみると、「1億～10億」規模では2023年3月期をピークに低下傾向に転じる一方、「1,000万～1億」規模では上昇傾向を経て2024年以降、振れを伴う動きとなってい

(図表7) 陸運業中堅・中小企業の人件費対売上高比率の推移



るが、後者の方が対売上高比率でみて人件費の負担が相対的に大きい状況が続いている。

（２）自動車運転者をめぐる時間外労働上限規制導入後の状況

図表 8 は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」のデータを基に、2024 年 6 月の 1 か月当たり平均労働時間を示したものである。

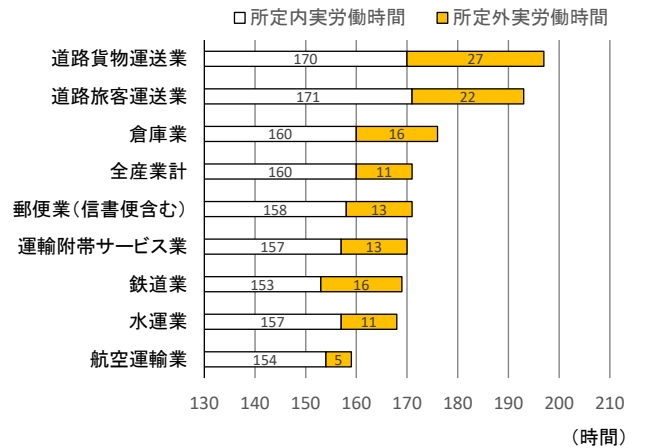
道路貨物運送業、道路旅客運送業の総実労働時間は、運輸業・郵便業のなかでも長くなっており、いずれも、所定内実労働時間だけで全産業の総実労働時間にほぼ相当する。また、両者の総実労働時間は、全産業計を大きく上回っている。

なお、この数字には、それぞれの業種に属する従業員、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、トラック運転者の労働時間³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⁴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」が懸念されていた。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⁵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⁶を含まない。）80 時間（上限 960 時間÷12 か月）と示されている。

働き方改革関連法の適用開始とともに、長時間労働を是正する動きが強まり、収入減を背景としたドライバーの退職の増加、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懸念もあった。こうしたなか、関連の事業者においても、従前にも増して、物流の効率化（配送ルート of の最適化、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）といった対応を行う動きがあった。

（図表 8） 1 か月当たり平均労働時間
（2024 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

³ 「国土交通白書 2025」によると、2023 年のトラック運転者の平均労働時間は大型トラックで年 2,544 時間（月 212 時間相当）、中小型トラックで年 2,508 時間（月 209 時間相当）である。

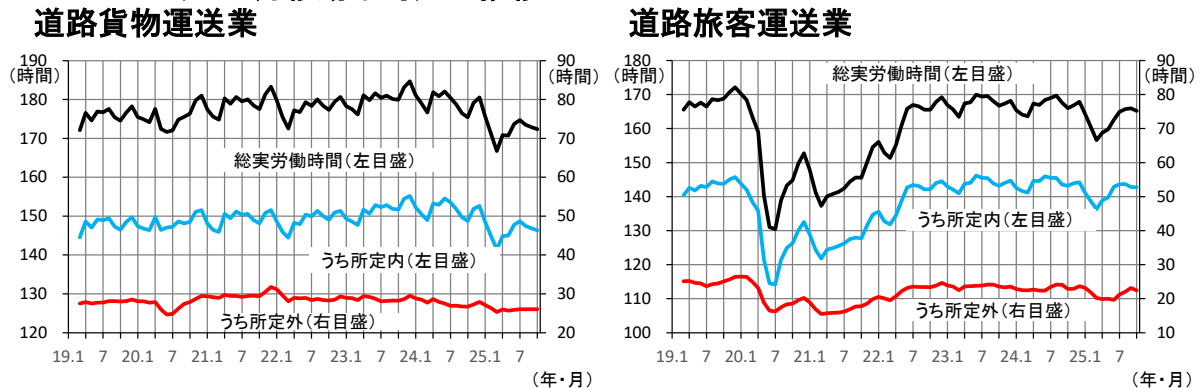
⁴ 2019 年から施行された働き方改革関連法は、自動車の運転業務については 5 年間の猶予を経て 2024 年 4 月から適用されている。

⁵ 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。

⁶ 毎週 1 日の法定休日に労働する時間を指す。

図表 9 は、道路貨物運送業、道路旅客運送業の常用労働者（常時 5 人以上を雇用する事業所が対象）について、1 か月当たり実労働時間の 3 か月移動平均の推移を示したものである。いずれも、働き方改革関連法適用開始後の 2024 年後半から減少基調をたどったものの、2025 年度から増加傾向に転じ、足元は踊り場となっている。

（図表 9）道路貨物運送業、道路旅客運送業の常用労働者 1 か月当たり実労働時間（3 か月移動平均）の推移

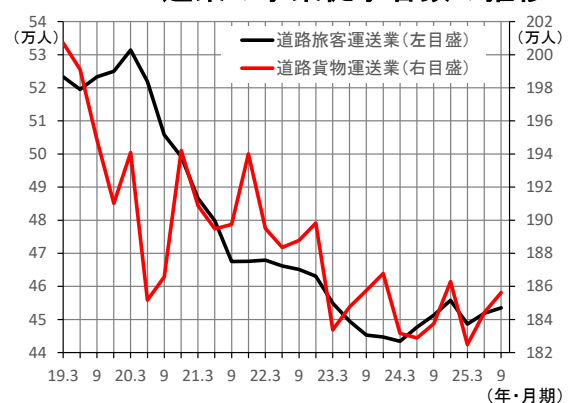


（備考）1. 常用労働者には一般労働者とパートタイム労働者を含む。
2. 厚生労働省「毎月勤労統計調査」より信金中金 地域・中小企業研究所作成

図表 10 は、道路貨物運送業、道路旅客運送業の事業従事者数を示したものである。道路貨物運送業については、コロナ禍で急減した後に一時回復したものの、2022 年から再び減少し、2024 年度以降は一定のレンジで推移しており、2019 年 3 月期に対し、足元は 7.5%減少している。なお、以前から収入減回避のため軽トラック運転手が個人事業主化する動きがあるが、その分は含まれていない。

道路旅客運送業の事業従事者数は、コロナ禍の影響下で減少を続けていたが、2024 年 3 月期を底にインバウンドなど国内旅行需要の高まりもあって、やや回復している。ただ、ピークの 2020 年 3 月期に対し、足元は 14.6%減少している。

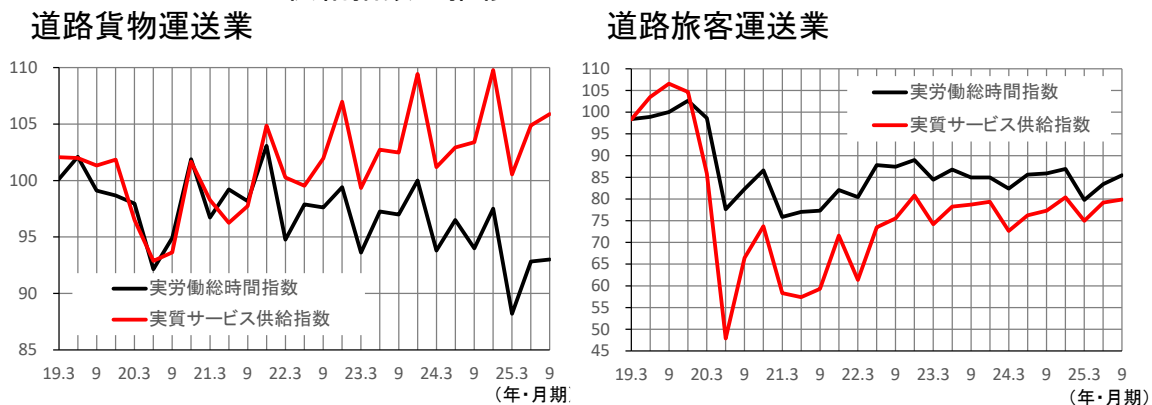
（図表 10）道路貨物運送業、道路旅客運送業の事業従事者数の推移



（備考）1. 事業従事者数は月次データの四半期平均
2. 総務省「サービス産業動態統計調査」より作成

図表 11 は、両業種の「実労働総時間指数⁷」、「実質サービス供給指数⁸」の推移を示したものである。

(図表 11) 道路貨物運送業、道路旅客運送業の 1 か月当たり実労働総時間指数と実質サービス供給指数の推移



(備考) 1. 実労働総時間指数、実質サービス供給指数の定義は、本文脚注 7、8 を参照
2. 厚生労働省、総務省、日本銀行の各資料より信金中金 地域・中小企業作成

イ. 道路貨物運送業

実労働総時間指数は、コロナ禍の影響で急低下した 2020 年 6 月期を底に上昇に転じたものの、2022 年度から一段低い水準でレンジでの動きとなり、働き方改革適用前後の 2024 年から再び低下傾向となった。一方、実質サービス供給指数は、2020 年 6 月期を底に季節性を伴って上昇傾向を維持している。従って、実質ベースで労働生産性は上昇している可能性がある。ただ、前述のとおり、この労働時間には個人事業主の分が含まれていない点は留意が必要である。また、この分野は多重下請け構造が定着しており、統計の対象となる事業所・企業等の中に元受けとその数次下請けが含まれていると、売上金額が一部多重計算になっている点も留意する必要がある。

ロ. 道路旅客運送業

実労働総時間指数は、2020 年 6 月期を底とした上昇傾向を経て 2023 年以降、横ばい傾向にある。一方、実質サービス供給指数は、2020 年 6 月期を底に 2022 年まで上昇したのち 2023 年から一定のレンジで横ばい傾向にある。2020 年に実労働総時間指数が実質サービス供給指数ほど低下しなかったのは、規制運賃体系のもと、乗合バスの乗車率が低下したため、売上が実労働総時間以上に減少したと推察される。こちらも 2020 年 6 月期の底からは、実質サービス供給指数が実労働総時間指数との差を縮める傾向にあり、実質ベースで労働生産性が回復傾向にあるが、2019 年の水準にはまだ戻っていない可能性がある。

⁷ 1 か月当たり総実労働時間の四半期平均を求め、それに総務省「サービス産業動態統計調査」の事業従事者数（四半期平均）を掛けて 2019 年平均を基準に指数化したものである。毎月勤労統計調査の 1 か月当たり総実労働時間を用いながら、同じ統計の常用労働者数を用いなかったのは、後述する「実質サービス供給指数」を算出する際に、サービス産業動態統計調査の売上金額を使うため、それとの整合性を優先したためである。

⁸ 総務省「サービス産業動態統計調査」での両業種の月間売上金額（四半期平均）を 2019 年平均基準で指数化し、それを前述の日本銀行「企業向けサービス価格指数（2020 年基準）」の四半期平均で割り引いたもの

おわりに

足元における運輸業・郵便業の業況は総じて堅調といえる。人手不足についても、2024年度に入り、1か月当たり総実労働時間の減少が、特に働き方改革の影響を大きく受けることとされた道路貨物運送業でみられた。一方で、実質サービス供給指数は上昇傾向にあることから、道路貨物運送業は労働生産性が上昇している可能性がある。そうであれば、信用金庫や銀行による融資を受けて、こうした業種に属する事業者が省力化のために行ってきた設備投資が奏功した面もあろう。ただ、統計データの限界には留意する必要がある。また、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。

今後も、人口減少が続くと予想される中、人手不足による輸送力の減少をドライバー等の労働生産性を高めるなどしてカバーする動きが進むことも想定され得る。徐々に運転自動化の段階も進んでいくことであろう。一方、「国土交通白書 2025」によれば、2024年度のトラック運転者の1運行当たり平均拘束時間は2020年度比でやや減少しているものの、荷待ち時間・荷役時間がほぼ横ばいであり、この分野の改善が待たれる。いずれにせよ、今後も設備資金需要に目を配る必要があるだろう。一方で、道路旅客運送業については、日中関係の悪化によるインバウンド需要の減少への目配りも欠かせない。

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。