

経営分析報告書 平成 22 年度決算版

営業収益・営業利益は連続減、赤字体質が続く

業界の 9 割を占める「10 台以下」「11～20 台」「21～50 台」の

約 6 割(1,260/2,135 社)が営業赤字

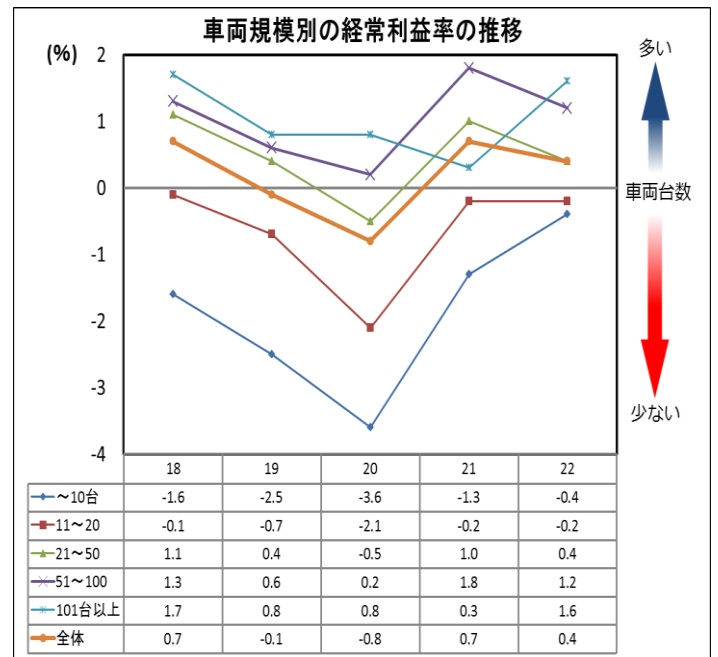
経常利益は黒字を維持したが、小規模層では連続して赤字

～ 厳しい経営環境続く ～

貨物運送事業の営業収益・営業利益率の推移 (1社平均)

区分	営業収益(千円)			営業利益率(%)			
	20年度	21年度	22年度	20年度	21年度	22年度	
全体	(▲2.4) 202,005	(▲3.4) 195,061	(▲1.5) 192,178	▲1.3	▲0.4	▲0.7	
車両規模別	～10台	(▲2.4) 49,311	(▲0.4) 49,134	(1.1) 49,656	▲4.7	▲3.6	▲3.2
	11～20	(▲1.4) 132,071	(▲0.8) 131,061	(0.4) 131,600	▲2.8	▲1.4	▲1.5
	21～50	(▲1.1) 297,279	(▲3.9) 285,618	(▲0.1) 285,456	▲1.0	▲1.2	▲0.7
	51～100	(▲5.2) 642,912	(▲7.0) 597,645	(▲0.8) 592,896	▲0.1	1.2	0.6
	101以上	(▲10.0) 1,143,118	(▲2.0) 1,120,542	(▲0.9) 1,110,899	0.5	▲0.2	0.7

注：営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス



全日本トラック協会は、平成 22 年度決算版経営分析報告書をまとめた。この報告書は平成 4 年度から発行しているもので、今回で 20 回目となる。

全国の事業者 2,307 社(有効数)から提出された「一般貨物自動車運送事業報告書」により平成 22 年度の決算内容を分析した。

トラック運送事業においては、営業赤字企業の割合が過半数を占める状況が続いており、平成 22 年度は 58%(1,333 社)と前年度に比べ増加した。特に車両 10 台以下(728 社)では 6 割を超えて(456 社)推移している。

また、トラック運送事業の売上げに当たる平成 22 年度の営業収益(貨物運送事業収入)は 1 社平均 192,178 千円で、前年度に比べマイナス 1.5%と 5 年連続して減少し、営業利益率はマイナス 0.7%で 4 年連続の赤字となった。

トラック運送業界は、国内の景気回復の遅れによる輸送量の低迷や、軽油価格の再上昇に加え、安全・環境対策に係るコスト増といった厳しい局面に置かれ、多くの中小事業者が事業存廃の岐路に立たされているというのが実態である。

トラック運送事業者がこうした厳しい経営環境の中で生き残りを図っていくためには、適正運賃の実現に向けた、国の検討への積極的な対応並びに取組みが極めて重要な課題となっている。

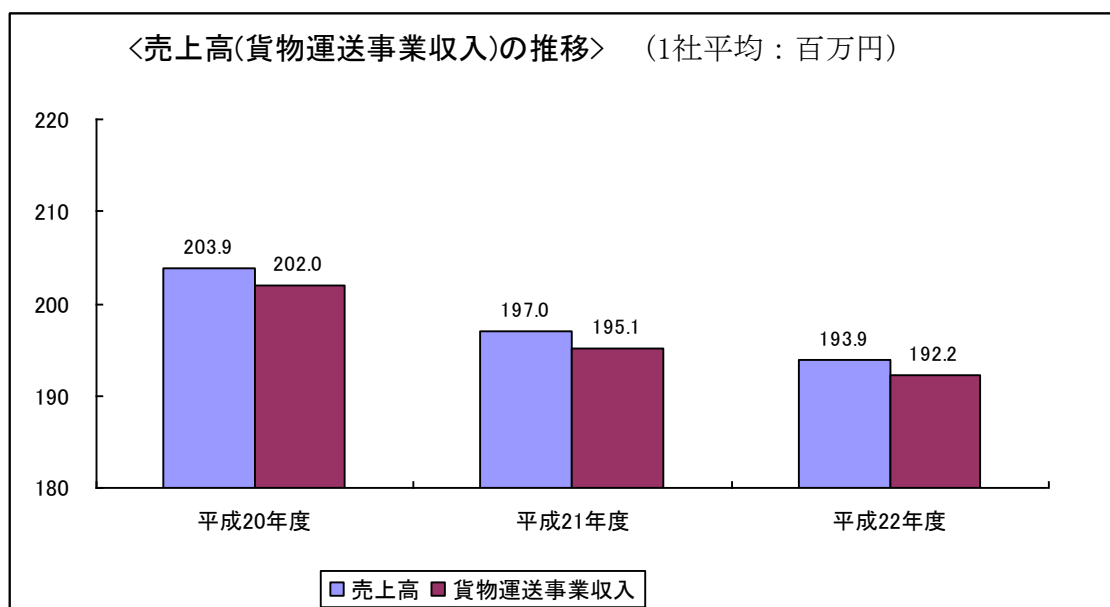
トラック運送事業の経営実態

全日本トラック協会は全国のトラック運送事業者 2,307 社（有効数）の平成 22 年度事業報告書に基づき集計、分析した「経営分析報告書」（平成 22 年度決算版）をまとめた。

全日本トラック協会が平成 4 年度から発行しているこの報告書は、会員事業者が自社の現状を客観的に把握し、今後の経営改善に資する指標を提供するもので、希望者には全国や県内の同規模事業者と比較し、問題点とその改善策をまとめた「企業診断書」を作成している。

売上高（営業収益）の状況

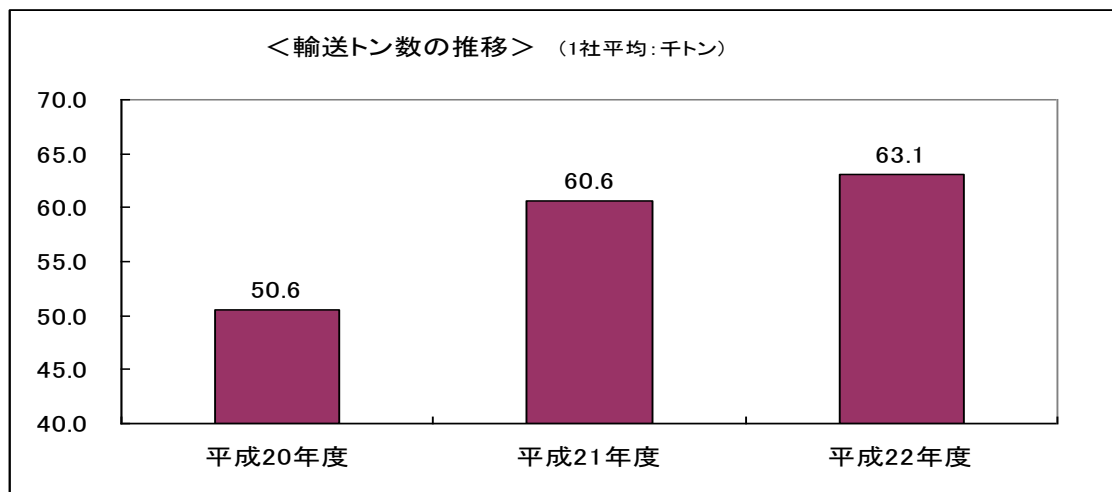
平成22年度は、世界経済の回復を背景に輸出が回復し、またエコカー補助金や家電エコポイント制度などの政策効果もあり、年度前半は緩やかな回復軌道を進んだ。しかし年度後半には、円高の進行や政策効果の一巡などから、景気回復にブレーキがかかり、さらに3月には東日本大震災が発生し、国内の経済活動全体が大きく落ち込んだ。こうした情勢下、トラック運送業界では輸送量の低迷が続き、平成22年度の売上高（兼業分を含む全売上高、1社平均）は193,914千円と、前年度の197,033千円に比べて1.6%の減収となった。うち貨物運送事業収入（1社平均）も192,178千円と、前年度の195,061千円に比べて同じく1.5%減少し、全売上高、貨物運送事業収入ともに5年連続の減収となった。



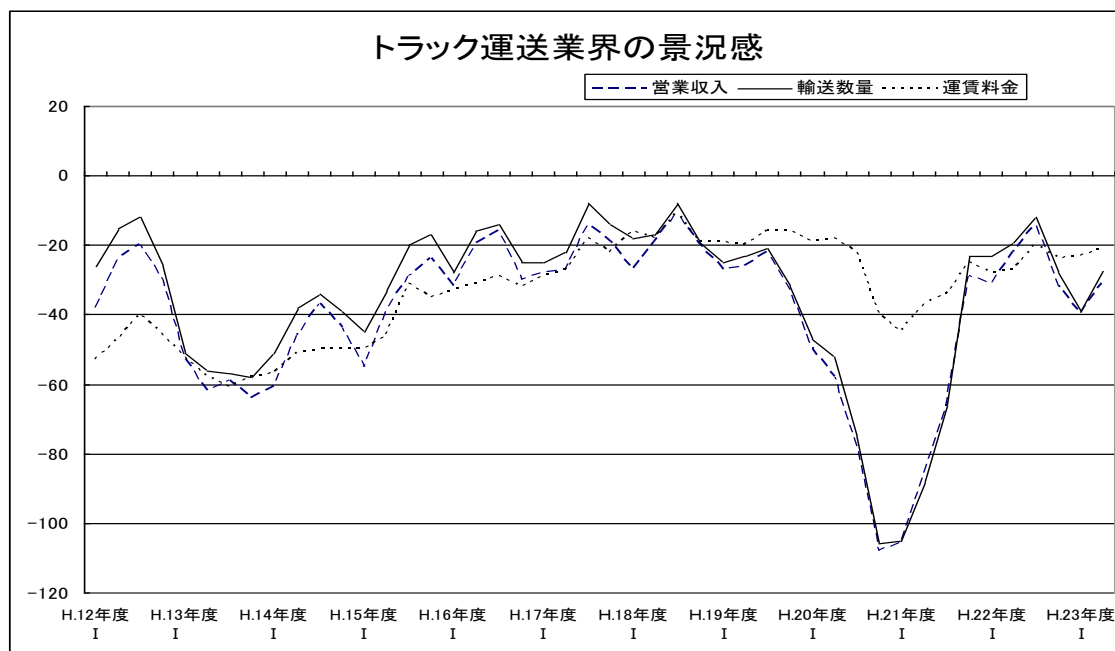
貨物運送事業収入(1社平均)を車両規模別に見ると、規模の大きいところでは微減、小さいところでは微増となった。減少したのは「101台以上」(前年度比マイナス0.9%)、「51～100台」(同マイナス0.8%)、「21～50台」(同マイナス0.1%)で、一方「10台以下」(同プラス1.1%)、「11～20台」(同プラス0.4%)は増加した。

地域別に見ると、多くの地域で前年度に比べ減少しており、厳しい状況が窺われる。特に、北陸信越(同マイナス5.0%)、四国(同マイナス5.3%)の減少幅が大きく、全9地域のうち6地域で減少となった。

なお、平成22年度の輸送トン数(1社平均)は63,141トンで、前年度の60,571トンに比べて4.2%増加した。ただ、上記の売上高の減少を勘案すると、輸送トン当たり売上は減少が続いており、単価水準は厳しい状況にあったことがうかがわれる。



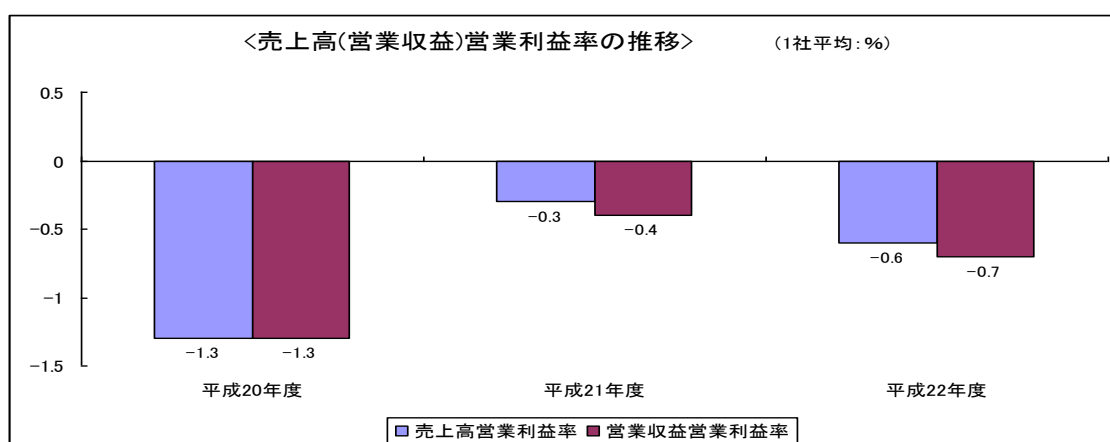
全日本トラック協会が四半期ごとに実施している「トラック運送業界の景況感調査」により一般貨物の「営業収入」、「輸送数量」、「運賃料金水準」の判断指標の推移を見ると、20年度後半までは世界経済の後退の影響から悪化していたが、21年4～6月期から徐々に水準が上昇し、22年にはほぼ悪化前の水準に戻った。しかしながらその水準は依然としてマイナスであり、さらに23年3月には東日本大震災の影響もあり再び悪化している。



採算（利益）の状況

◆営業利益率

平成22年度の売上高営業利益率はマイナス0.6%と、4年連続して営業赤字となり、前年度のマイナス0.3%からやや悪化した。貨物運送事業の営業収益営業利益率もマイナス0.7%となり、前年度のマイナス0.4%からやや悪化した。営業利益は、19年度以降、営業収益が減少する一方、燃料価格が高水準にあることから、各企業の経費節減など懸命な経営努力も及ばず、マイナスが続いている。22年度も、燃料価格が再度上昇したため営業利益のマイナス幅が拡大した。貨物運送事業の実際の営業損益額（1社平均）はマイナス1,409千円で、前年度の営業損益額（同）マイナス870千円に比べマイナス幅が拡大し、経営は引き続き厳しい状況にある。



営業収益営業利益率は前年度に比べて0.3ポイント低下したが、その要因は、営業収益が前年度比マイナス1.5%となったのに対し、営業費用（運送費＋一般管理費）の減少幅が前年度比マイナス1.2%にとどまり、営業費用が収益ほどには減少しなかったことによるものである。営業費用の大部分を占める運送費用を見ると、燃料油脂費が前年度比プラス11.9%と大きく増加した一方、人件費（同マイナス2.3%）、減価償却費（同マイナス7.7%）などは減少した。この間、コスト削減にもかかわらず燃料費が増加したため収支が圧迫され、営業利益率の低下をもたらしたと思われる。

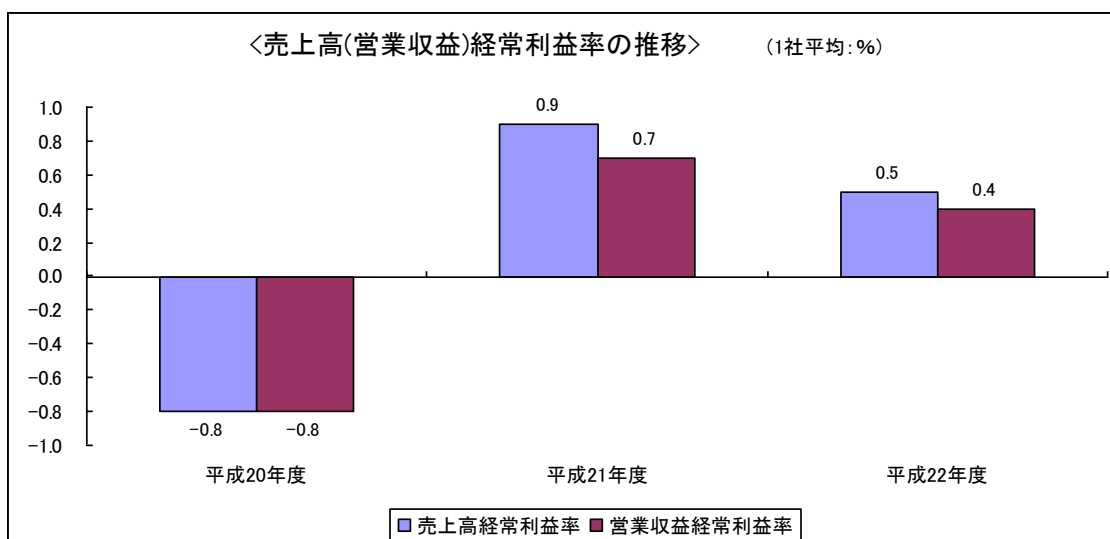
営業収益営業利益率を規模別に見ると、「11～20台」「51～100台」で利益率が低下した。また、「10台以下」では前年度のマイナス3.6%から22年度はマイナス3.2%と上昇したものの、他の規模と比較して大幅なマイナスが続いた。規模の小さいところでは総じて営業赤字の状態にあり、特に「10台以下」、「11～20台」では10年以上も赤字が続くなど、厳しい経営を余儀なくされている。

地域別に見ると、全ての地域が営業赤字となった。また、6地域で前年度より利益率が低下し、上昇したのは3地域であった。特に低下幅が大きかったのは九州（前年度比1.5ポイント低下）で、以下、北海道・東北（いずれも同1.3ポイント低下）となっており、一方、上昇幅が大きかったのは中部（同1.2ポイント上昇）で、関東（同0.7ポイント上昇）、近畿（同0.9ポイント上昇）も上昇している。営業利益率については、全地域が赤字となる中で、地方圏では低下し大都市圏では上昇する傾向が見られる。

◆経常利益率

平成22年度の売上高経常利益率はプラス0.5%となり、前年度のプラス0.9%から0.4ポイント低下したが、黒字を維持した。うち貨物運送事業の営業収益経常利益率は同じくプラス0.4%と前年度のプラス0.7%から0.3ポイント低下した。これは燃料価格の上

昇により営業収益営業利益率が0.3ポイント低下したことが影響している。貨物運送事業の実際の経常損益額（1社平均）は764千円の黒字で、前年度の1,272千円から減少した。17年度以降20年度まで経常減益が続き、21年度にようやく増益となったものの、22年度は再び減益に転じた。

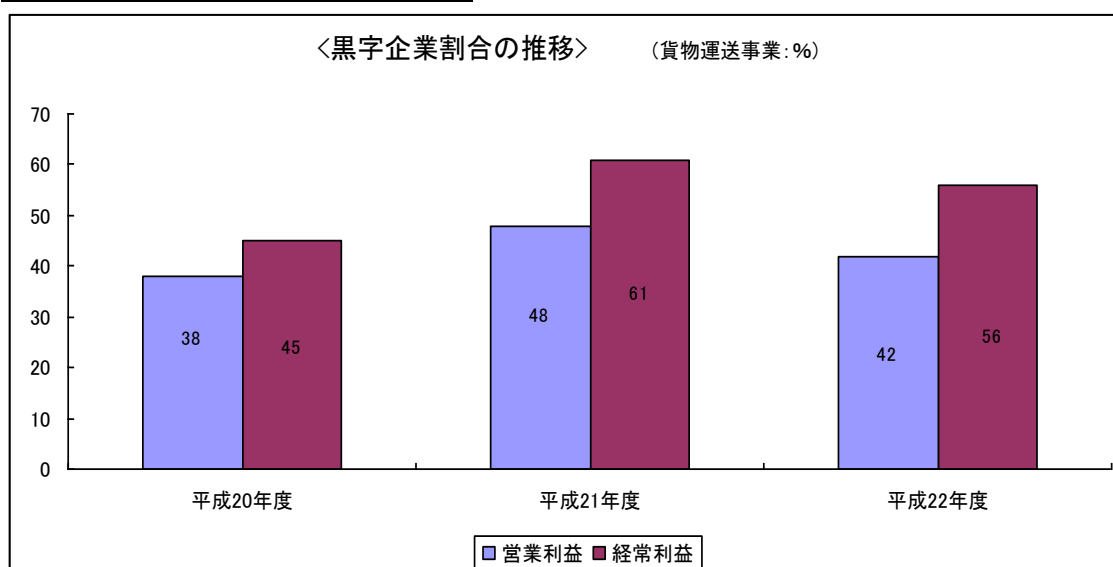


規模別に見ると、「101台以上」がプラス1.6%（前年度はプラス0.3%）と前年度よりも上昇した他は、全ての規模で低下か横ばいとなった。また、「10台以下」はマイナス1.4%（同マイナス1.3%）で営業利益率と同様10年以上連続して赤字、「11～20台」もマイナス0.2%（同マイナス0.2%）と17年度以降6年連続の赤字となっている。

地域別に見ると、前年度は全地域で経常利益率が上昇したが、22年度は一転して6地域で低下し、上昇したのは関東、中部、近畿の3地域であった。各地域とも赤字にはならなかったが、東北、北陸信越はともに0.0%まで利益率が低下した。

◆利益計上（黒字）企業割合

平成22年度の貨物運送事業の利益計上（黒字）企業の割合を見ると、営業利益計上企業割合は42%（集計対象事業者2,307社中974社）で、前年度の48%から6ポイント低下し、経常利益計上企業割合は56%（2,307社中1,292社）と前年度の61%から同じく5ポイント低下した。営業赤字企業の割合は過半数を占める状況が続いており、平成22年度は58%と前年度に比べ増加した。



規模別に見ると、全ての規模で営業黒字企業割合が低下した。なお、「10台以下」では赤字企業割合が63%と6割を超え、「11～20台」では同59%、「21～50台」では同55%となっており、規模が小さいところでは依然として営業赤字企業が過半数を占めている。また、経常黒字企業割合においても規模が小さいほど黒字企業割合が低い傾向がみられ、規模が小さいところでは経営環境が厳しい状況にある。

地域別では、概ね地方圏では営業黒字企業割合が低下し、大都市圏では上昇した。ただ、大都市圏も含め全ての地域で50%を下回っており、総じて各地域とも経営環境は厳しいといえる。最も低いのは東北（36%）であった。

既に見たように、22年度は営業収益（貨物運送事業収入）の減少が続く中で、原油価格の上昇により燃料費負担が増加するなど、収益面で非常に厳しい状況にある。このような厳しい環境において、個別企業は合理化を推進し、日々懸命に経営努力を続けているが、懸命なコスト削減努力にもかかわらず全ての地域で営業赤字企業が過半数を占めていることは、業界を取り巻く環境がかつて経験したことのないほど厳しくなっていることを顕著に表している。

前掲の「トラック運送業界の景況感調査」により「経常損益」に関する判断指標の推移を見ると、20年度後半までは悪化が続いていたが、21年4～6月期には下げ止まり、22年1～3月期には悪化前の水準に戻り、22年中はほぼ横ばいの推移となった。ただし水準自体は依然として水面下で「悪化」の水準にあり、厳しい状況が続いている点は変わらない。また、業界の景況感は経常損益より下げ幅が大きく、業界の存立基盤を不安視していることがうかがわれる。さらに、23年3月の東日本大震災発生後は国内の経済情勢が急激に悪化しており、先行きも懸念材料が多く、業界を取り巻く環境は今後も厳しい状況が続くものと思われる。

