

全ト協の経営分析 平成 23 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(1,073/1,827 社)が営業赤字

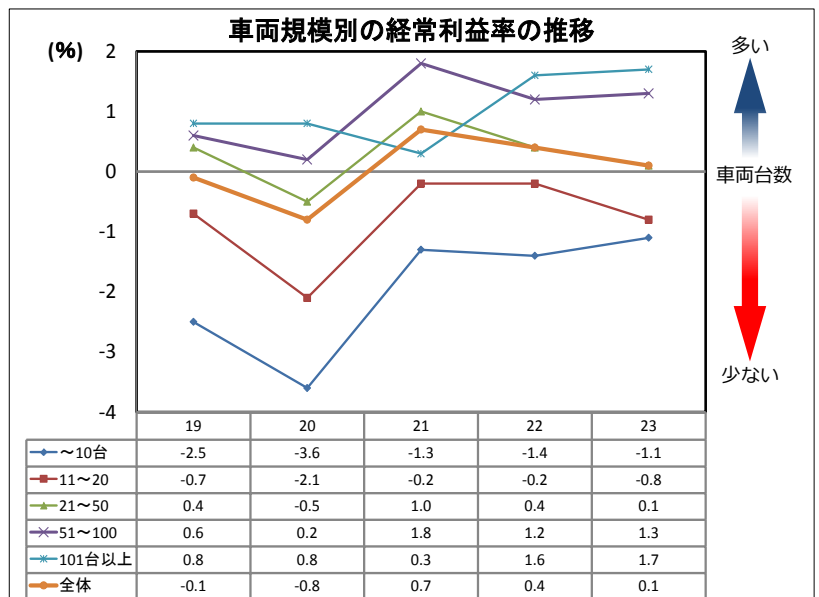
経常利益も連続減少

～ 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 (%)			
	21年度	22年度	23年度	21年度	22年度	23年度	
全体	(▲3.4) 195,061	(▲1.5) 192,178	(▲2.0) 188,259	▲0.4	▲0.7	▲1.0	
車両規模別	～10台	(▲0.4) 49,134	(1.1) 49,656	(▲2.9) 48,220	▲3.6	▲3.2	▲3.1
	11～20	(▲0.8) 131,061	(0.4) 131,600	(▲1.4) 129,774	▲1.4	▲1.5	▲1.9
	21～50	(▲3.9) 285,618	(▲0.1) 285,456	(▲1.4) 281,556	▲1.2	▲0.7	▲1.0
	51～100	(▲7.0) 597,645	(▲0.8) 592,896	(▲6.5) 554,623	1.2	0.6	0.7
	101以上	(▲2.0) 1,120,542	(▲0.9) 1,110,899	(▲6.1) 1,043,384	▲0.2	0.7	0.1

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 23 年度決算版経営分析報告簡易版をまとめた。

全国の事業者 1,976 社 (有効数) から提出された平成 23 年度決算 (平成 22 年 10 月から平成 24 年 8 月) の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、平成 24 年 10 月から平成 25 年 2 月にかけて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 23 年度は 57% (1,135 社) と前年度と同程度となっている。特に車両 10 台以下 (600 社) では 6 割を超えて (378 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 23 年度の営業収益 (貨物運送事業収入) は 1 社平均 188,259 千円で、前年度に比べマイナス 2.0% と 6 年連続して減少し、営業利益率はマイナス 1.0% で 5 年連続の赤字となった。

平成 23 年度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停滞や、軽油価格の上昇に加え、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。

なお、平成 24 年 12 月からの円安による軽油価格上昇などの要因を加味すると足下の経営実態は、本分析結果に比較して厳しさを増しているものと推測される。

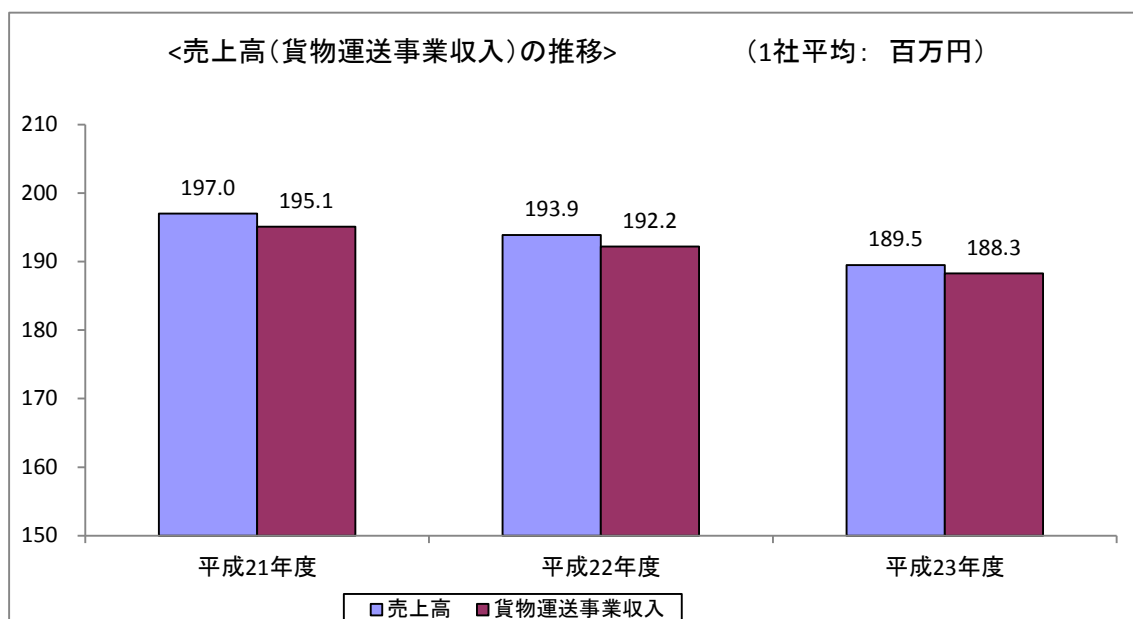
トラック運送事業の経営実態

全日本トラック協会は全国のトラック運送事業者 1,976 社（有効数）の平成 23 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 23 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

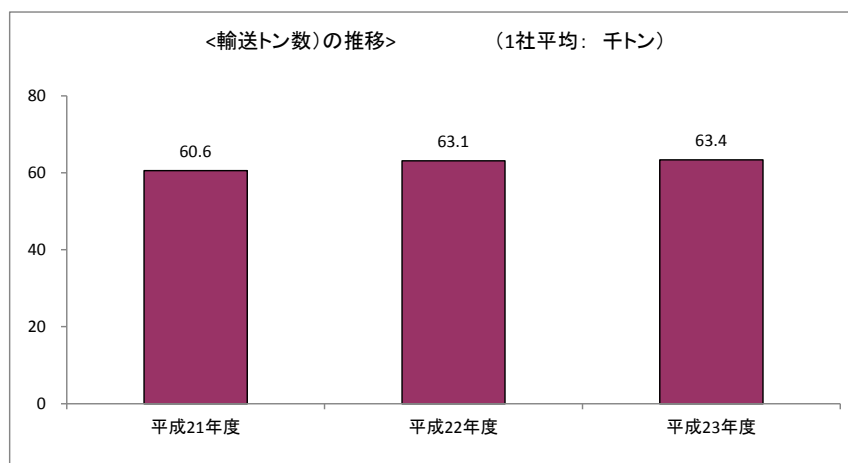
平成23年度は、3月の東日本大震災による国内の経済状況の悪化が見られたが、後半の復興施策や収益の持ち直しにより、緩やかに回復してきている。こうした情勢下、トラック運送業界では輸送量の停滞が続き、平成23年度の売上高（兼業分を含む全売上高、1社平均）は189,480千円と、前年度の193,914千円に比べて2.3%の減収となった。うち貨物運送事業収入（1社平均）も188,259千円と、前年度の192,178千円に比べて2.0%減少し、全売上高、貨物運送事業収入ともに6年連続の減収となった。



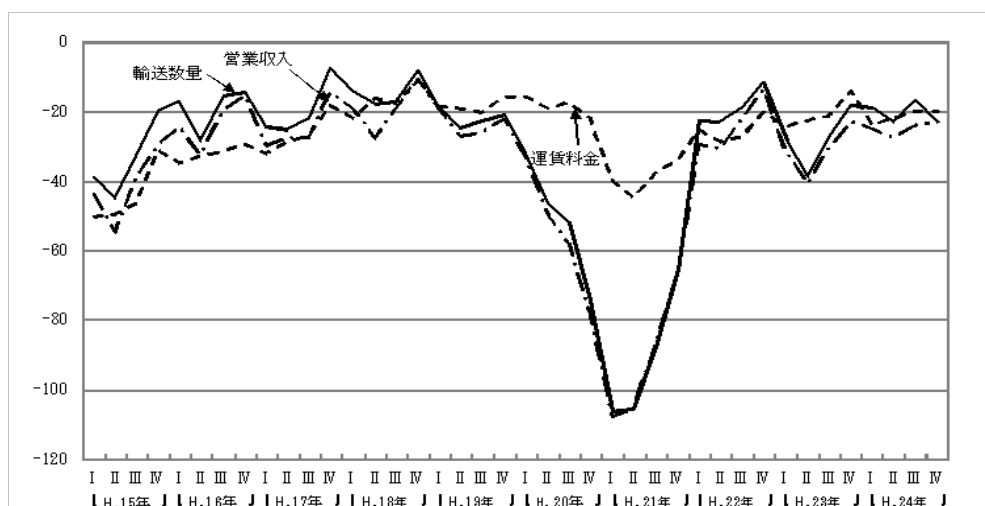
貨物運送事業収入(1社平均)を車両規模別に見ると、規模に関わらず減少となった。大きく減少したのは「51~100台」(同マイナス6.5%)、「101台以上」(同マイナス6.1%)となっている。

地域別に見ると、四国、九州を除いたすべて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、近畿(同マイナス16.3%)は減少幅が大きくなっている。

なお、平成23年度の輸送トン数(1社平均)は63,425トンで、前年度の63,141トンと比較してほぼ横ばいとなっている。上記の売上高の減少を勘案すると、輸送トン当たりの売上が減少することで事業者への負担が増加している。



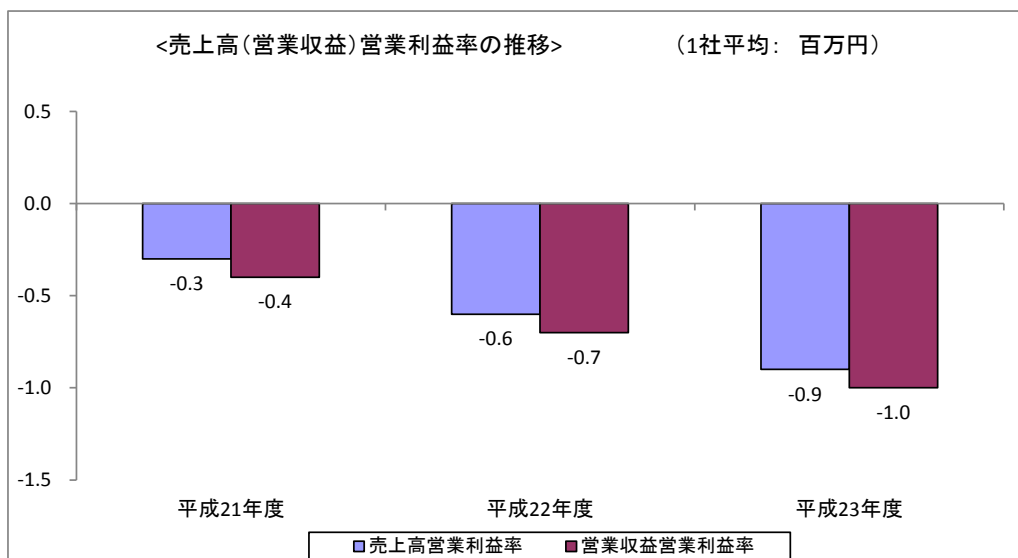
全日本トラック協会が四半期ごとに実施している「トラック運送業界の景況感調査」により一般貨物の「営業収入」、「輸送数量」、「運賃料金水準」の判断指標の推移を見ると、20年度後半までは世界経済の後退の影響から悪化していたが、21年4-6月期から徐々に水準が上昇し、22年にはほぼ悪化前の水準に戻った。しかしながらその水準は依然としてマイナスであり、さらに23年3月には東日本大震災の影響もあり再び悪化している。



採算（利益）の状況

◆営業利益率

平成23年度の売上高営業利益率はマイナス0.9%と、5年連続して営業赤字となり、前年度のマイナス0.6%から悪化した。貨物運送事業の営業収益営業利益率もマイナス1.0%となり、前年度のマイナス0.7%から悪化した。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。23年度も、燃料価格が上昇したため営業損失が拡大した。貨物運送事業の実際の営業損失（1社平均）は1,804千円で、前年度の営業損失1,409千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。営業収益が前年度比マイナス2.0%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1.8%となった。

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8.5%と増加する一方、人件費は前年度比マイナス0.8%と減少している。事業者の経営努力が及ばない燃料価格の上昇要因が大きく影響している。

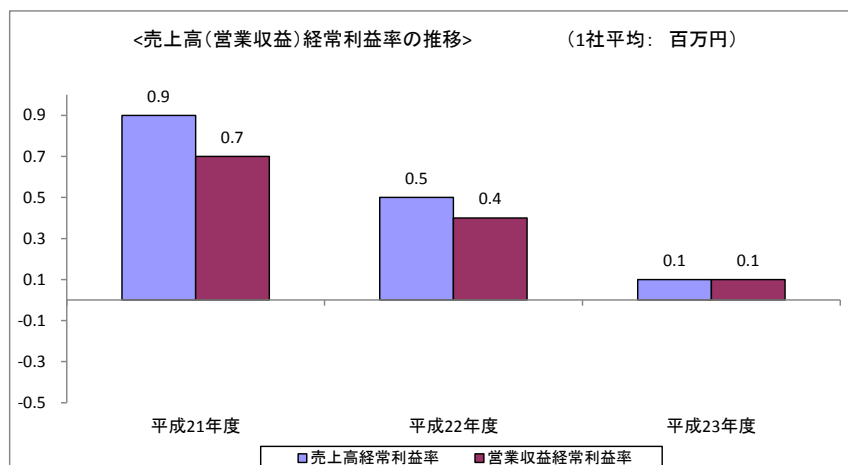
営業収益営業利益率を規模別に見ると、「10台以下」と「51～100台」以外の規模において利益率が低下した。また、規模の小さいところでは総じて営業赤字の状態にあり、特に「10台以下」、「11～20台」では10年以上も赤字が続くなど、厳しい経営を余儀なくされている。

地域別に見ると、すべての地域において営業赤字となった。また、「東北」「北陸信越」「中部」を除いた地域で前年度より利益率が低下した。特に低下幅が大きかったのは中国（前年度比0.9ポイント低下）で、以下、関東（同0.7ポイント低下）となっている。

◆経常利益率

平成23年度の売上高経常利益率は0.1%となり、前年度の0.5%から0.4ポイント低下した。うち貨物運送事業の営業収益経常利益率は0.1%と前年度の0.4%から0.3ポイント低下した。

貨物運送事業の実際の経常損益額（1社平均）は131千円の黒字で、前年度の764千円から減少した。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年度以降は減益が続いている。

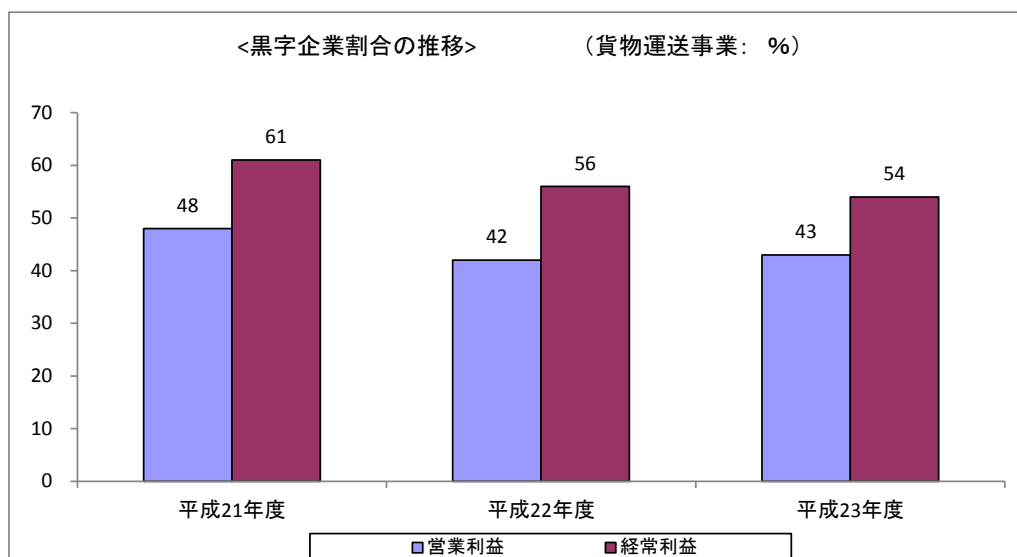


営業収益経常利益率を規模別に見ると、「10台以下」はマイナス1.1%（同プラス0.3%）で前年よりわずかに上昇したものの、営業利益率と同様10年以上連続して赤字、「11～20台」もマイナス0.8%（同マイナス0.6%）と17年度以降7年連続の赤字となっている。

地域別に見ると、23年度は6地域で低下し、上昇したのは東北と九州、横ばいが北海道であった。さらに、4地域（北陸信越、関東、中国、四国）において赤字となった。

◆利益計上（黒字）企業割合

平成23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43%（集計対象事業者1,976社中841社）で、前年度の42%と比較してほぼ横ばい、経常利益計上企業割合は54%（1,976社中1,072社）と前年度の56%から2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23年度は57%と前年度から横ばいとなった。

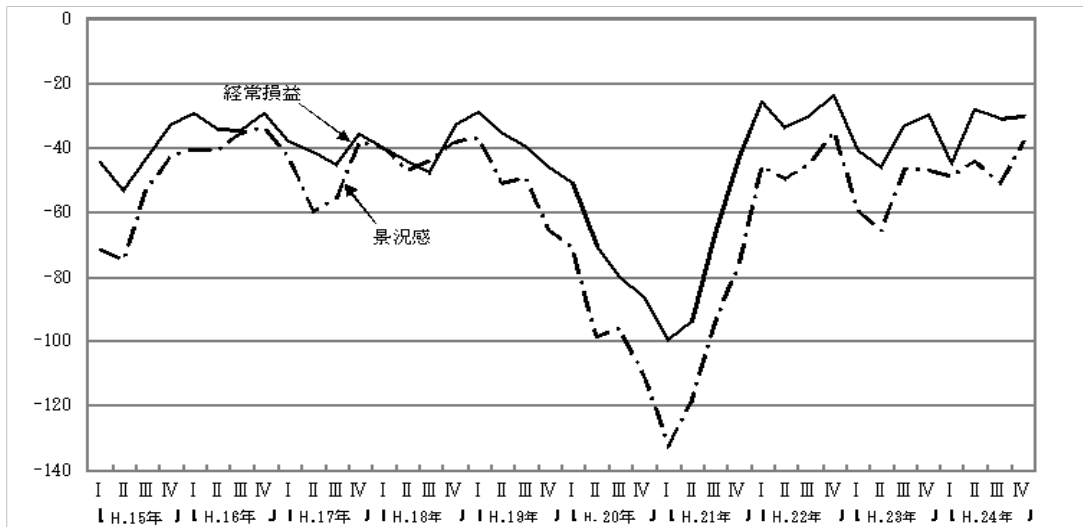


規模別に見ると、「21～50台」「51～100台」を除いた規模で営業黒字企業割合が横ばいもしくは低下した。なお、「10台以下」では赤字企業割合が63%と6割を超え、「11～20台」は同60%、「21～50台」では同53%となっており、規模が小さいところでは依然として営業赤字企業が過半数を占めている。また、経常黒字企業割合においても規模が小さいほど黒字企業割合が低い傾向がみられ、規模が小さいところでは経営環境が厳しい状況にある。

地域別では、中国、四国において50%を下回っており、厳しい経営環境におかれている。最も低いのは中国（45%）であった。

既に見たように、23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。



燃料費比率の推移

◆燃料価格上昇が燃料費比率に及ぼす影響

燃料費が営業収益に占める割合(燃料費比率)は、平成21年14.2%、平成22年度16.2%で、本年度は前年度比1.7ポイント上昇し、17.9%となった。平成21年から原油価格上昇の影響を受けて、燃料費が上昇している。

地域別に見ると、東北は21.9%と高く、40%近くになる事業者も存在している。

営業収益が年々減少しているが、原油価格上昇により、軽油価格が上昇し、利益率を圧迫していることが考察される。トラック運送業では運送原価に燃料費が占める割合が高いため、燃料価格の上昇は中小事業者の経営に大きく影響を与え、事業廃止に追い込まれる事業者が増えている。

