

全ト協の経営分析 平成 24 年度決算版

(対象期間:平成 23 年 10 月~平成 25 年 8 月)

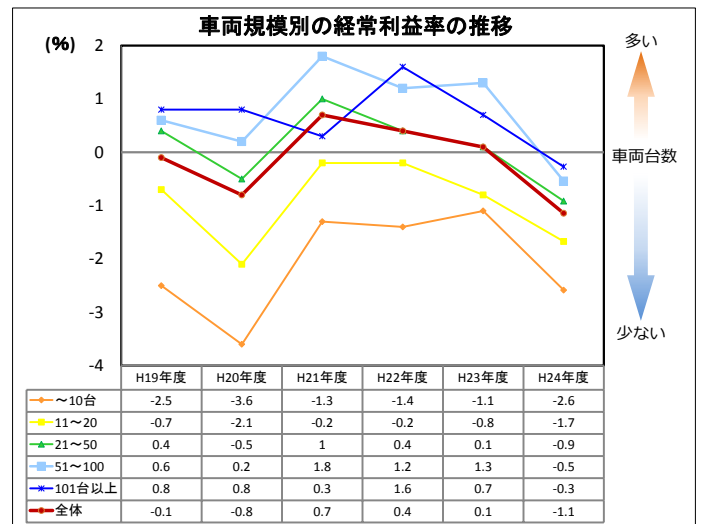
業界の大半を占める 50 台以下の約 6 割が営業赤字

～ 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 (%)			
	22年度	23年度	24年度	22年度	23年度	24年度	
全体	(▲1.5) 192,178	(▲2.0) 188,259	(▲4.3) 180,161	▲0.7	▲1.0	▲2.1	
車両規模別	~10台	(1.1) 49,656	(▲2.9) 48,220	(▲0.1) 48,163	▲3.2	▲3.1	▲4.4
	11~20	(0.4) 131,600	(▲1.4) 129,774	(▲0.1) 129,643	▲1.5	▲1.9	▲2.9
	21~50	(▲0.1) 285,456	(▲1.4) 281,556	(▲0.0) 281,429	▲0.7	▲1.0	▲1.6
	51~100	(▲0.8) 592,896	(▲6.5) 554,623	(▲1.3) 547,653	0.6	0.7	▲1.2
	101以上	(▲0.9) 1,110,899	(▲6.1) 1,043,384	(▲3.3) 1,009,401	0.7	0.1	▲0.6

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 24 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 22 回目となる。

全国の事業者 2,121 社 (有効数) から提出された平成 24 年度決算 (平成 23 年 10 月から平成 25 年 8 月) の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、平成 25 年 10 月から平成 26 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 24 年度は 62% (1,319 社) と前年度と比較しても悪化している。特に車両 10 台以下 (636 社) では 66% (417 社) が営業赤字を計上している。

また、トラック運送事業の売上げに当たる平成 24 年度の営業収益 (貨物運送事業収入) は 1 社平均 180,161 千円で、前年度に比べ▲4.3% と 7 年連続して減少し、営業利益率は▲2.1% で 6 年連続の赤字となった。

平成 24 年度経営分析報告書の集計対象となる平成 25 年 8 月までのトラック運送業界では、輸送量は停滞し、安全・環境対策に係るコストに加え、軽油価格の上昇によるコスト増という厳しい事業環境に置かれ、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った。

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 2,121 社（有効数）の平成 24 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 24 年度決算版）をまとめた。

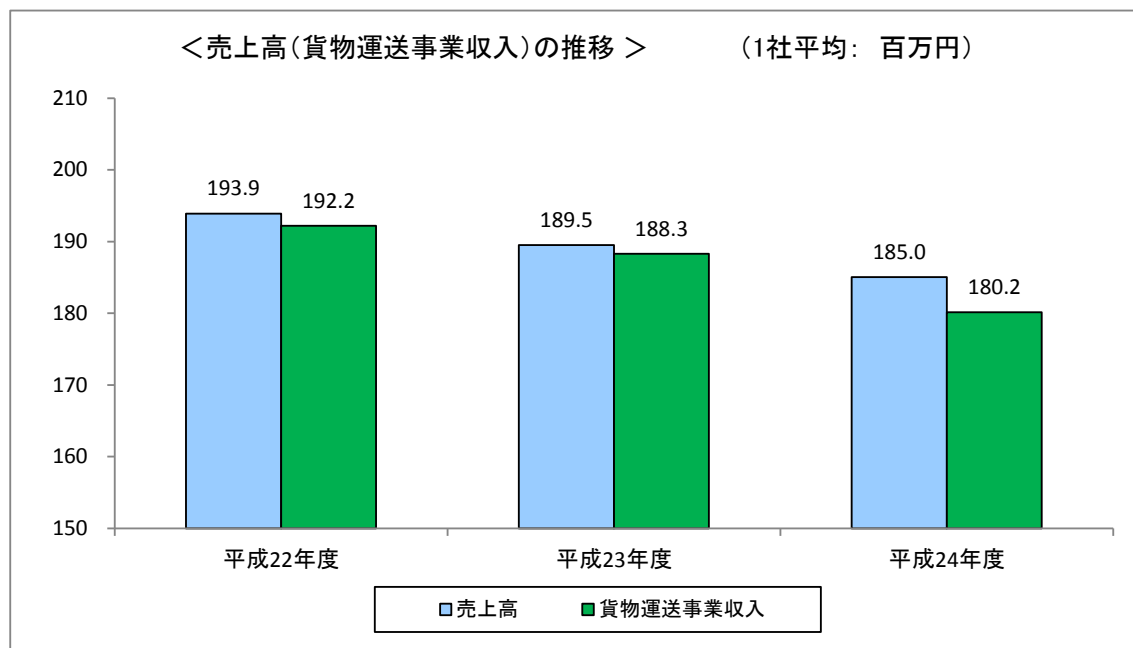
全日本トラック協会が平成 4 年度から発行しているこの報告書は、会員事業者が自社の現状を客観的に把握し、今後の経営改善に資する指標を提供するもので、希望者には全国や県内の同規模事業者と比較し、問題点とその改善策をまとめた「企業診断書」を作成している。

売上高（営業収益）の状況

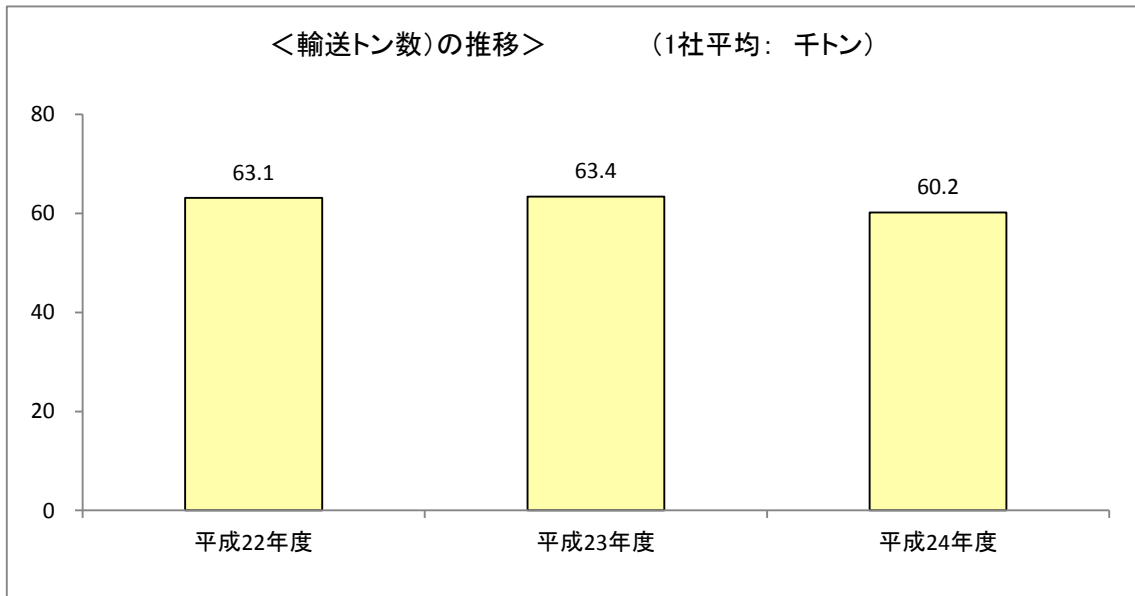
平成24年度は、23年3月の東日本大震災からの復興による効果が見られたが、欧州経済の停滞や中国景気の低迷による輸出停滞や長引く円高等により、国内景気の低迷が見られた。

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24年度の売上高（兼業分を含む全売上高、1社平均）は185,040千円と、前年度の189,480千円に比べて2.3%の減収となった。うち貨物運送事業収入（1社平均）も180,161千円と、前年度の188,259千円に比べて4.3%減少し、全売上高、貨物運送事業収入ともに7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。地域別に見ると、北海道、近畿を除く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。

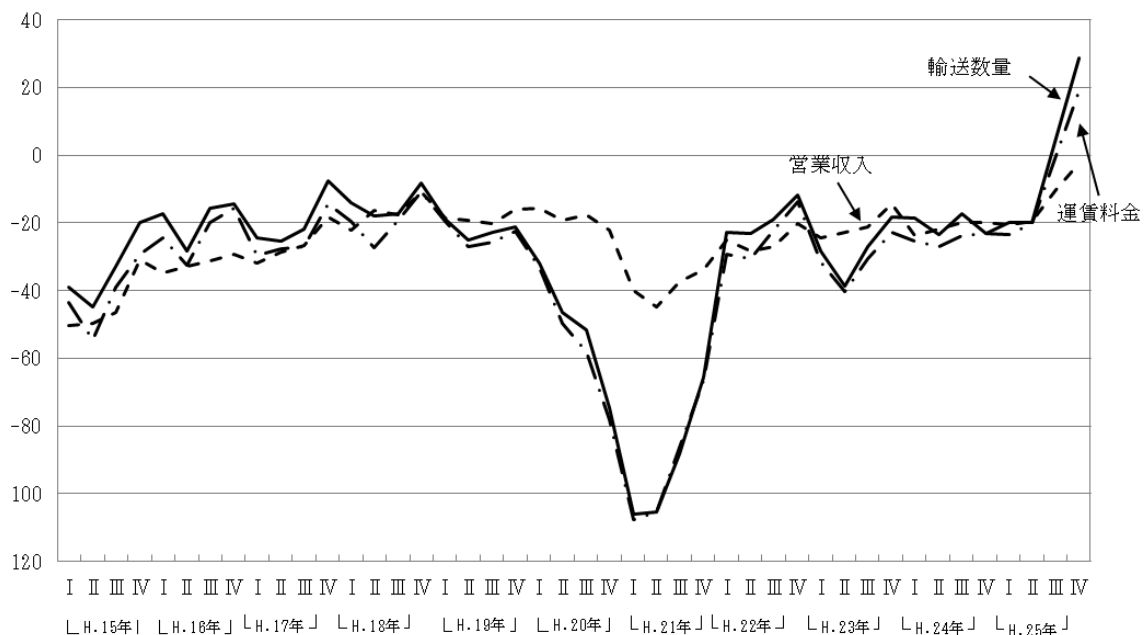


平成24年度の輸送トン数（1社平均）は60,157トンで、前年度の63,425トンと比較してほぼ微減傾向となっている。



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年度4-6月期から徐々に水準が上昇し、23年3月には東日本大震災の影響もあり再び悪化したものの、その後平成25年中ごろまで横ばいの水準で推移した。（なお、平成25年中ごろ以降、大幅は回復となっているが、平成24年度経営分析報告書は大幅回復前までが集計対象となっているため、景気回復は反映されていない）

＜トラック運送業界の景況感調査＞



(出所：全ト協 平成25年度10-12月期景況感調査)

採算（利益）の状況

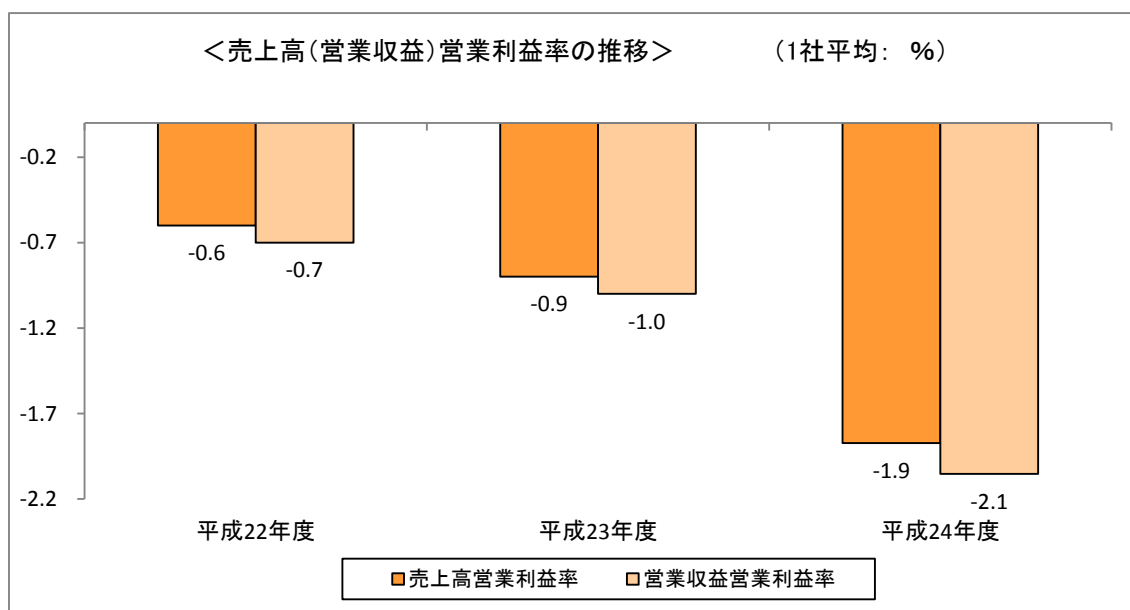
◆営業利益率

平成24年度の売上高営業利益率は▲1.9%と、6年連続して営業赤字となり、前年度の▲0.9%からさらに悪化した。貨物運送事業の営業収益営業利益率も▲2.1%となり、前年度の▲1.0%からさらに悪化した。営業利益は、19年度以降、営業収益が減少する一方、燃料価格が段階的に上昇しているため、各企業の経費節減など自助努力は限界にあり、営業利益段階で赤字が続いている状況にある。トラック運送事業では、荷主、元請から燃料上昇分の転嫁が受けられないケースが9割以上となっているなど※、燃料費負担の増大は、事業経営に極めて深刻な影響を与えている。

平成24年度も、引き続き燃料価格が上昇したため営業損失が拡大している。貨物運送事業の1社平均の営業損失は3,699千円で、前年度の営業損失1,804千円に比べさらにマイナス幅が拡大し、経営は極めて厳しい状況にあると考察される。

燃料上昇分について荷主・元請が運賃転嫁しなければ、業界そのものが疲弊し必要なドライバー人材も確保できないなど、将来の見通しは極めて深刻である。

※出所：全ト協 軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査（H25年3月実施）



営業収益が前年度比▲4.3%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▲3.3%となった。

営業費用の大部分を占める運送費用を見ると、営業費用のうち燃料油脂費が占める割合が17.9%から19.9%に増加するなど、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ことがわかる。

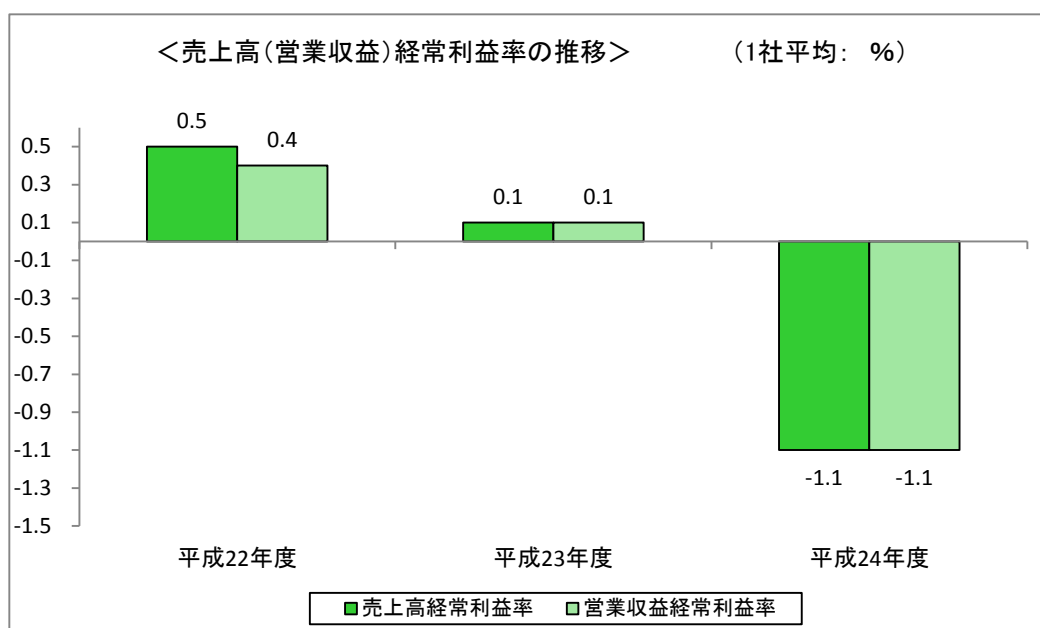
営業収益営業利益率を規模別に見ると、全ての規模において利益率が低下した。また、規模の小さいカテゴリーでは総じて営業赤字の状態にあり、特に「10台以下」、「11～20台」では10年以上も長期にわたり赤字が続くなど、厳しい経営を余儀なくされ、事業の存続の岐路に立たされている。

なお、地域別に見ると、全ての地域で営業赤字となった。

◆経常利益率

平成24年度の売上高経常利益率は▲1.1%となり、前年度の0.1%から1.2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▲1.1%と前年度の0.1%から1.2ポイント低下した。

貨物運送事業の1社平均の経常損益額は▲2,059千円の赤字で、前年度の131千円から大幅に減少した。17年度以降20年度まで経常減益が続き、21年度によようやく増益となったものの、22年度以降は燃料費の上昇により減益傾向が継続している。本年度はさらなる燃料価格上昇が大きく影響した。



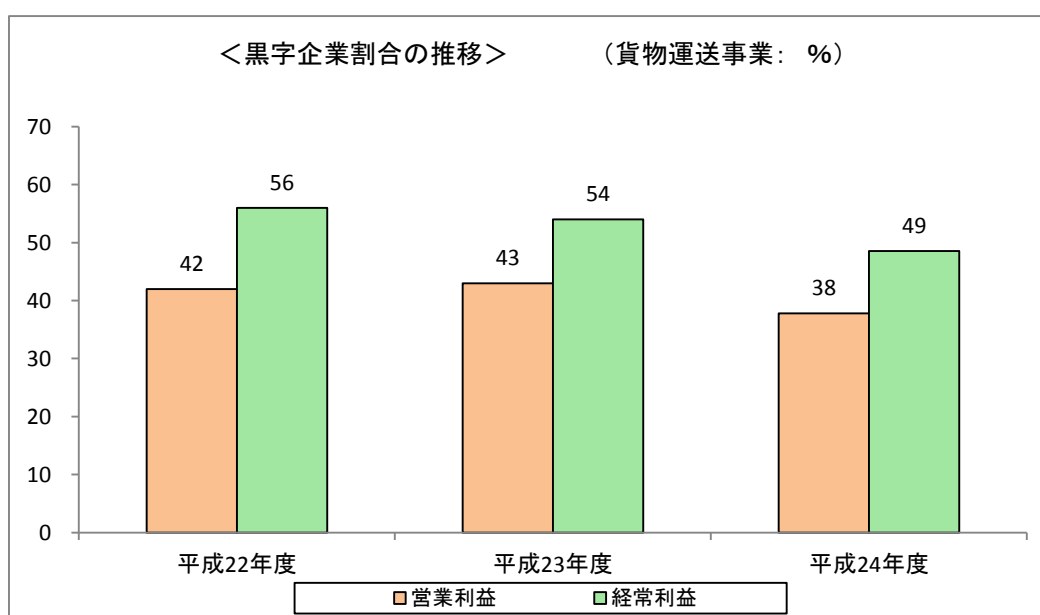
営業収益経常利益率を規模別に見ると、「10台以下」は▲2.6%（前年度比▲1.5ポイント）で前年より低下した。経常利益率は営業利益率と同様に10年以上もの長期間連続して赤字の状況にある。「11～20台」も▲1.7%（前年度比▲0.9ポイント）と17年度以降8年連続の赤字となっている。

◆営業段階、経常段階の各利益水準が黒字となる企業割合

平成24年度の営業収益（貨物運送事業収入）は減少し、原油価格の上昇により燃料費の負担がさらに増大し、営業段階、経常段階の各利益水準は極めて厳しい状況となった。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、コスト削減努力にもかかわらず、全ての地域で営業赤字、北海道、北陸信越、九州の各ブロックを除く地域で経常赤字の企業が50%超を占めている。このことは、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い状況になっていると言える。

平成24年度の貨物運送事業における営業段階の黒字企業割合を見ると、38%（集計対象事業者2,121社中802社）と、前年度43%から5ポイント悪化した。

経常段階の黒字企業割合は49%（2,121社中1,030社）と、前年度54%から5ポイント悪化した。



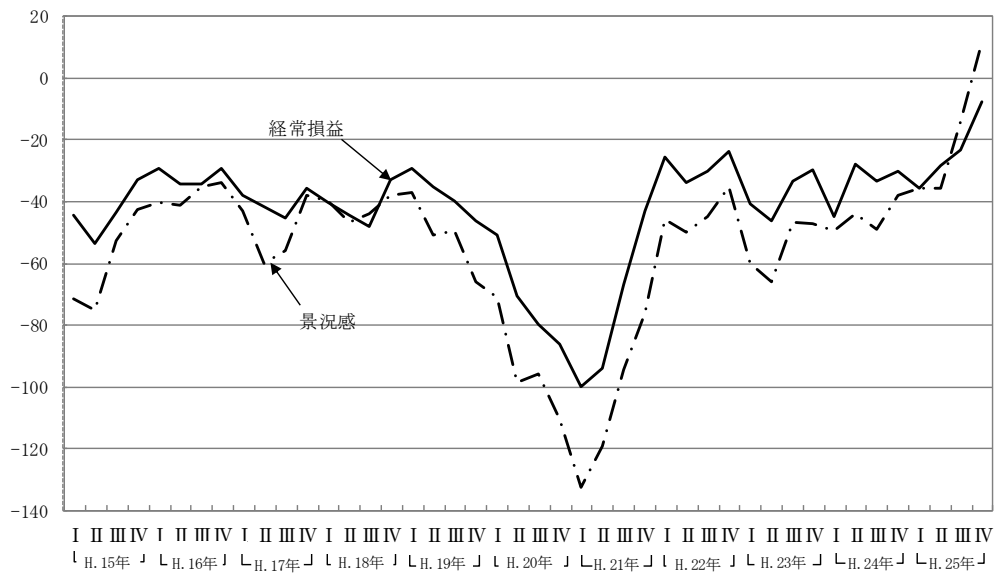
規模別に見ると、全ての規模において経常利益が黒字の企業割合が低下した。保有車両台数の規模が小さい事業者ほど、経常損失となる企業が多くなる傾向がある。

全ての地域ブロックにおいて経常利益が黒字の企業割合が低下した。経常利益が黒字の企業比率について、最も低いのは中国ブロック、最も高いのは北海道ブロックとなった。

「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、23年から25年半ばまでは横ばいの推移となった。景況感の水準は依然として「0」を下回り「悪化」の水準にあった。

なお、H25年7-9月期より景況感は上昇傾向に転じており、先行きの見通しは明るく、大きな潮目の変化が考察される。平成24年度経営分析報告書は、景況感が大幅に改善する前段階のデータが中心となっているため、明確な業績回復が見られない分析結果となっている。

<トラック運送業の景況感調査>



(出所：全ト協 平成 25 年度 10-12 月期景況感調査)