

全ト協の経営分析 平成25年度決算版

(対象期間:平成24年10月～平成26年8月)

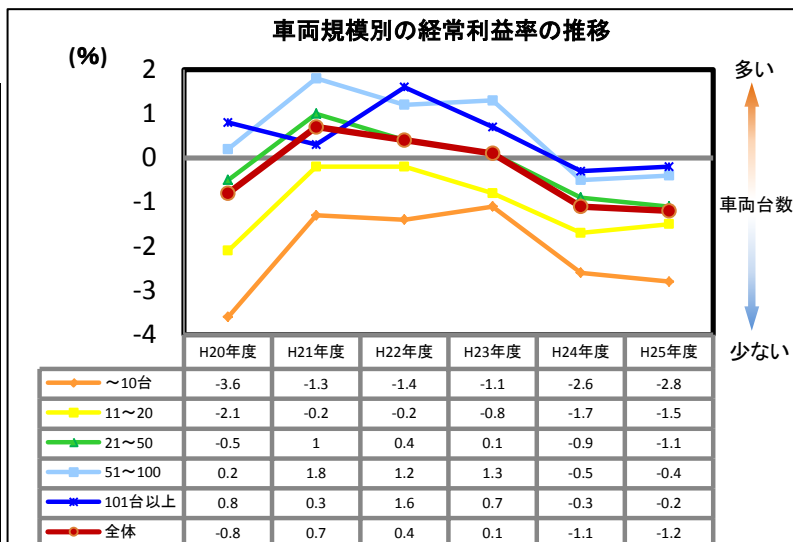
業界の大半を占める50台以下の64%が営業赤字

～ 貨物流動の活発化で売上高増加も赤字拡大 ～

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(%)			
	23年度	24年度	25年度	23年度	24年度	25年度	
全体	(▲ 2.0) 188,259	(▲ 4.3) 180,161	(12.3) 202,342	▲ 1.0	▲ 2.1	▲ 2.3	
車両規模別	～10台	(▲ 2.9) 48,220	(▲ 0.1) 48,163	(13.7) 54,751	▲ 3.1	▲ 4.4	▲ 4.6
	11～20	(▲ 1.4) 129,774	(▲ 0.1) 129,643	(13.3) 146,939	▲ 1.9	▲ 2.9	▲ 2.6
	21～50	(▲ 1.4) 281,556	(▲ 0.0) 281,429	(13.7) 319,868	▲ 1.0	▲ 1.6	▲ 2.2
	51～100	(▲ 6.5) 554,623	(▲ 1.3) 547,653	(12.4) 615,401	0.7	▲ 1.2	▲ 1.3
	101以上	(▲ 6.1) 1,043,384	(▲ 3.3) 1,009,401	(14.4) 1,155,102	0.1	▲ 0.6	▲ 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25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23回目となる。

全国の事業者2,188社(有効数)から提出された平成25年度決算(平成24年10月から平成26年8月)の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、平成26年10月から平成27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25年度は63%(1,384社)となった。特に車両10台以下(692社)では約66%(469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25年度の営業収益(貨物運送事業収入)は1社平均202,342千円で、前年度に比べ+12.3%と7年連続減少に歯止めがかかり、上昇に転じた。しかし、燃料価格上昇により、営業利益率は▲2.3%とさらに赤字幅を拡大させ、7年連続の赤字となった。

平成25年度経営分析報告書の集計対象となる平成26年8月までのトラック運送業界では、輸送量は増加し、運賃単価の改善もみられたものの、燃料価格の一段の上昇圧力によるコストアップ分を吸収することができず、営業赤字幅を拡大する結果となった。このような厳しい事業環境に置かれ、多くの中小運送事業者は燃料上昇分を運賃・料金に転嫁できておらず、仕事が増加しても、さらに赤字幅を拡大する結果となった。

(平成25年度決算版 全ト協調査)

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2,188社(有効数)の平成25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25年度決算版)をまとめた。

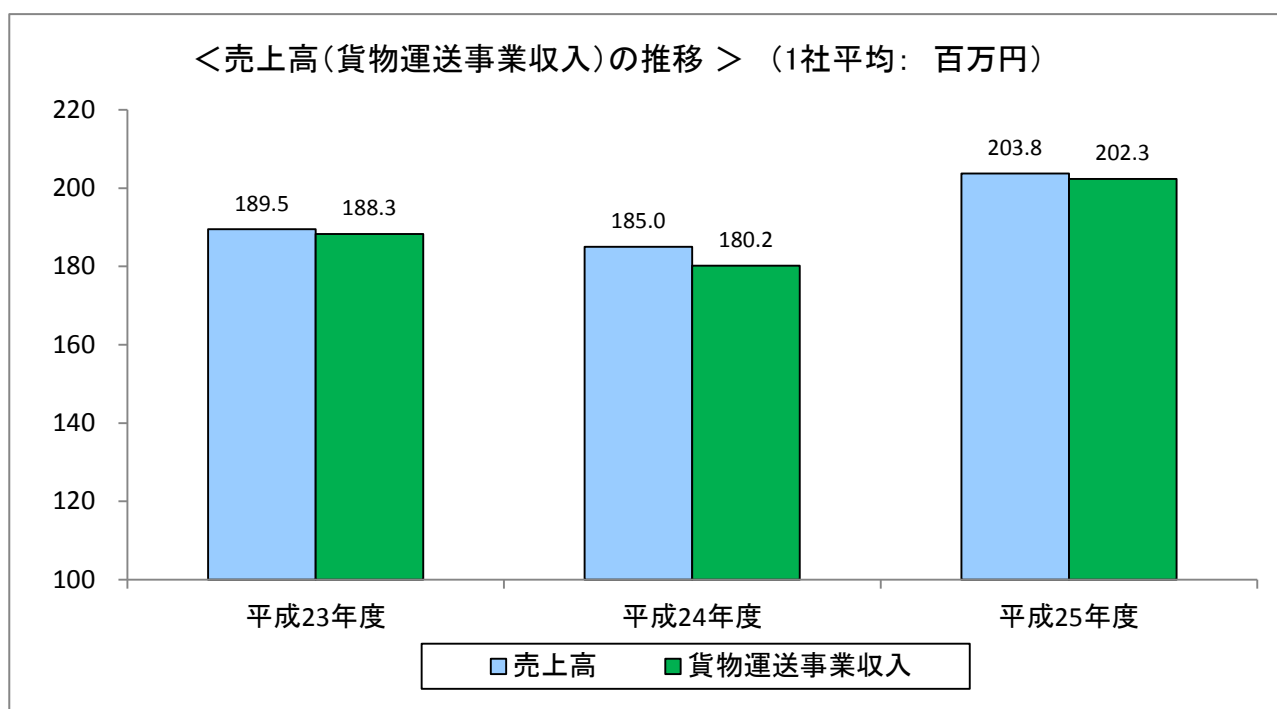
全日本トラック協会が平成4年度から発行しているこの報告書は、会員事業者が自社の現状を客観的に把握し、今後の経営改善に資する指標を提供するもので、希望者には全国や県内の同規模事業者と比較し、問題点とその改善策をまとめた「企業診断書」を作成している。

売上高(営業収益)の状況

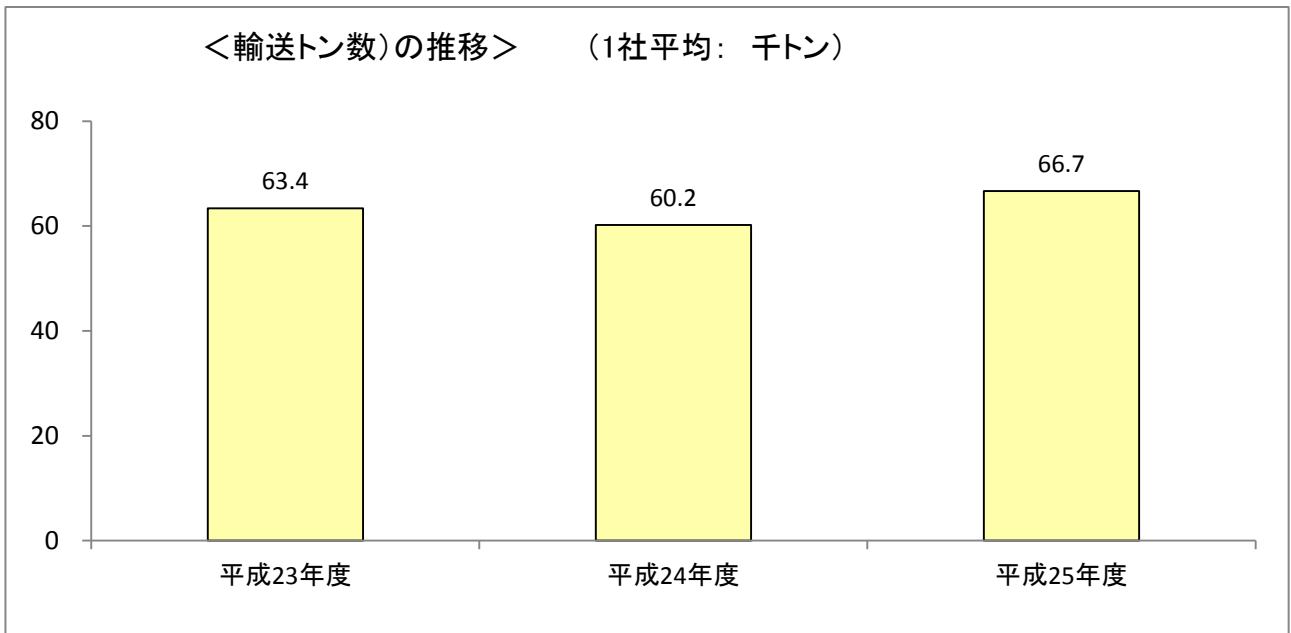
平成25年度は、アベノミクスによる円高修正の動きから、企業業績は一段と堅調に推移するなかで、26年4月からの消費税増税(5%→8%)による駆け込み需要の影響で、貨物量は一段と増加した。需給改善による影響は、運賃・料金についても値上げ交渉を展開する事業者が増加し、売上高の回復には、「貨物量増加による売上増加×運賃単価の引上げ」が功を奏した。

平成25年度の売上高(兼業分を含む全売上高、1社平均)は203,750千円と、前年度の185,040千円に比べて10.1%の増収となった。うち貨物運送事業収入(1社平均)も202,342千円と、前年度の180,161千円に比べて12.3%増加し、売上高、貨物運送事業収入ともに7年連続減収に歯止めがかかり、上昇に転じた。

貨物運送事業収入(1社平均)を車両規模別に見ると、規模に関わらず増加した。

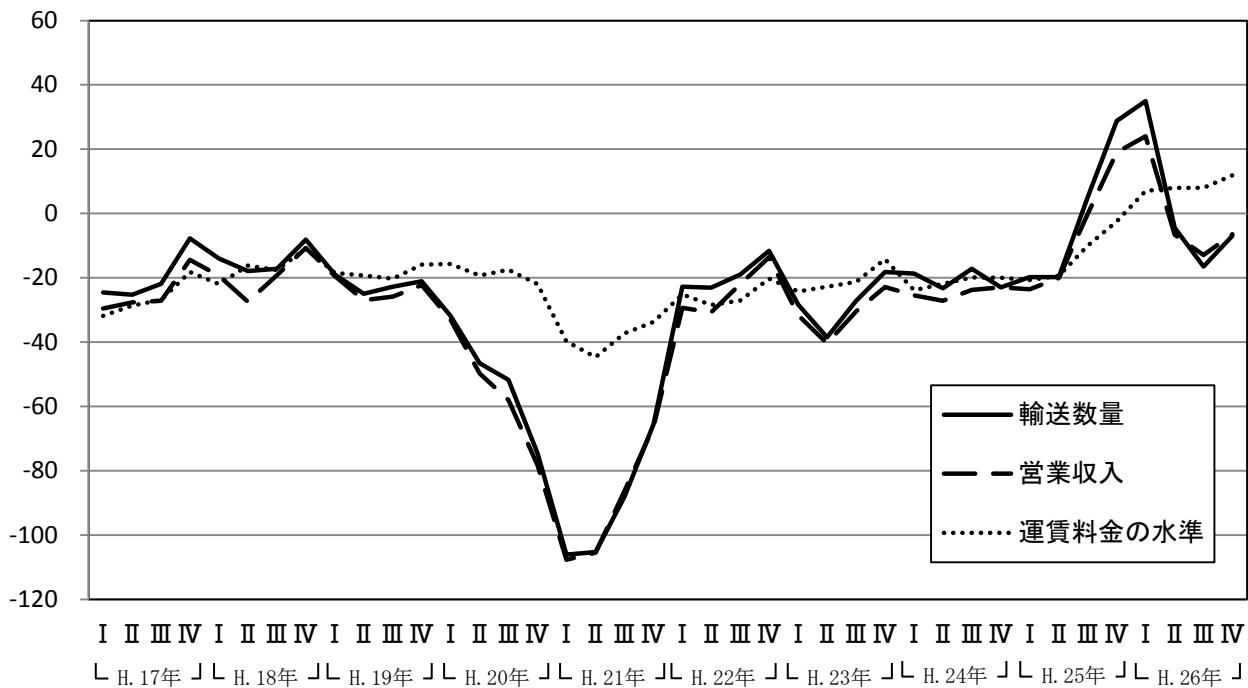


平成25年度の輸送トン数(1社平均)は66,709トンで、前年度の60,157トンと10%強の増加となった。



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。その後、平成26年4月の消費税増税の駆け込み需要の増大により回復傾向にあったが、その反動で下落に転じ始めた。

＜トラック運送業界の景況感調査＞



(出所：全ト協 平成26年10-12月期景況感調査)

採算(利益)の状況

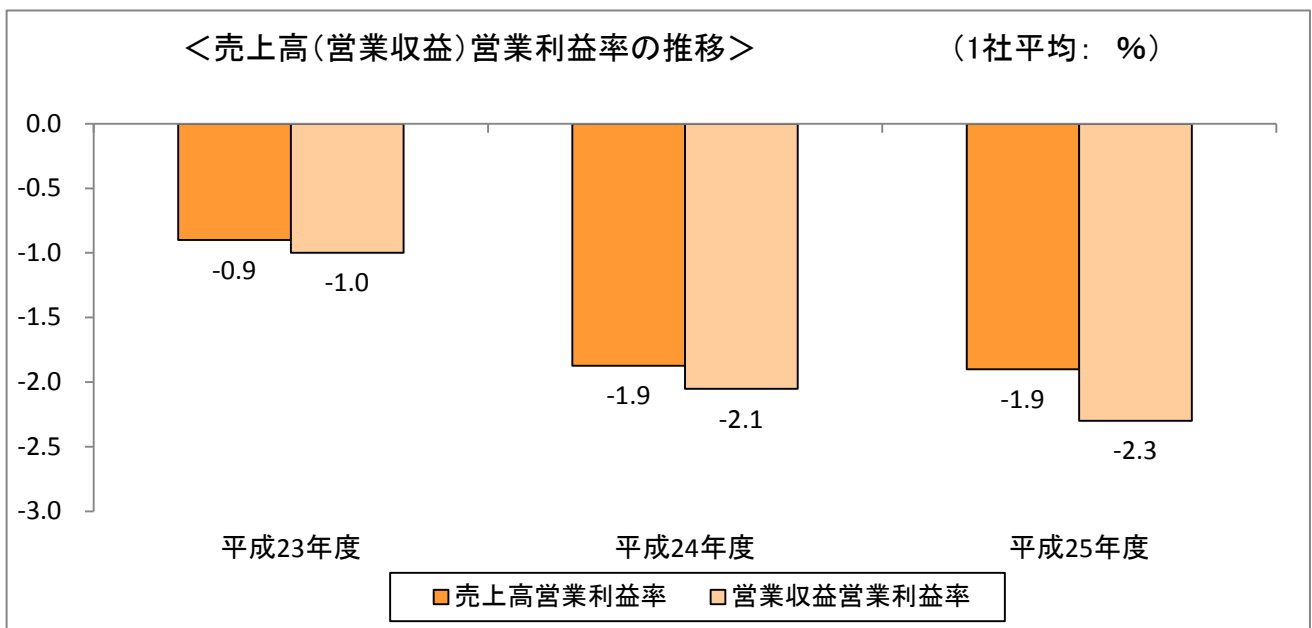
◆営業利益率

平成25年度の売上高営業利益率は▲1.9%と、7年連続して営業赤字となり、貨物運送事業の営業収益営業利益率も▲2.3%となり、前年度の▲2.1%からさらに悪化した。

営業利益は、平成25年度は燃料価格が一段と上昇したため、事業者における経費節減努力は既に限界にあり、全ての規模で赤字幅が拡大している。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多く、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25年度も、引き続き燃料価格が上昇したため営業損失(損益計算書)が拡大している。貨物運送事業の1社平均の営業損失は4,610千円で、前年度の営業損失3,699千円に比べ、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。

燃料価格の上昇時には、燃料価格の上昇分を運賃に転嫁しなければ、業界そのものが疲弊し今後も必要なドライバー人材が確保できないなど、将来の見通しは極めて深刻である。

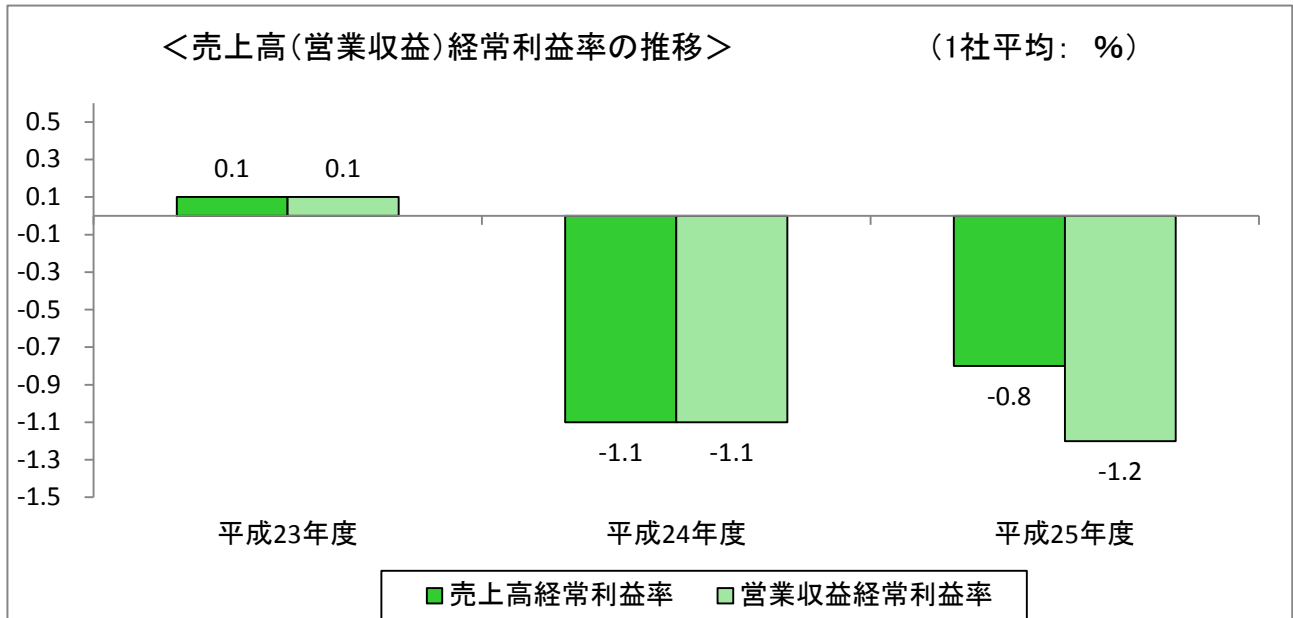


貨物量の増加により、売上高及び営業収益は増加に転じたものの、運送原価における燃料油脂費の比率が19.9%から21.0%に増加するなど、事業者の経営努力が及ばない燃料価格の上昇が営業利益率改善の大きな足かせになっていることが考察される。

◆経常利益率

平成25年度の売上高経常利益率は▲0.8%となり、前年度の▲1.1%から0.3ポイント改善した。うち貨物運送事業の営業収益経常利益率は▲1.2%と前年度の▲1.1%から0.1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▲2,357千円の赤字で、前年度の▲2,059千円からさらに悪化した。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年度以降は燃料価格の上昇等の原因により、減益傾向が継続している。本年度は、上半期における一段の燃料価格上昇が大きく影響したところである。



営業収益経常利益率を規模別に見ると、「10台以下」は▲2.8% (前年度比▲0.2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▲1.5% (前年度比+0.2ポイント) と17年度以降9年連続の赤字となっている。

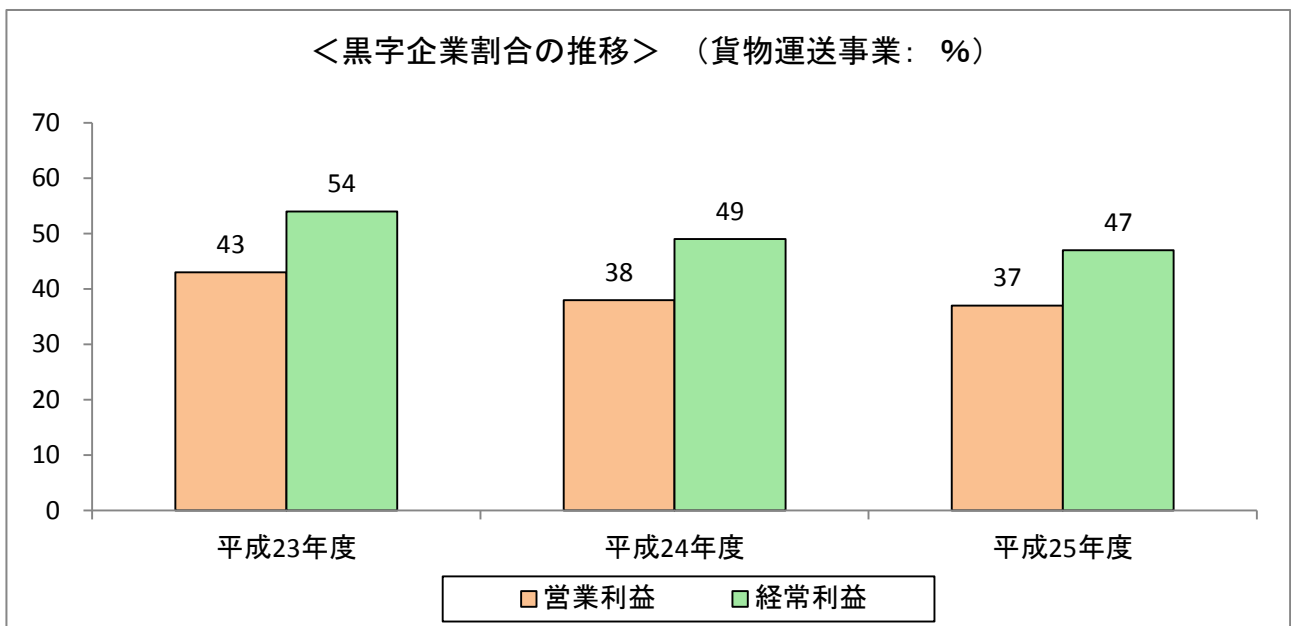
◆営業段階、経常段階の各利益水準が黒字となる企業割合

平成25年度は、企業業績の堅調な推移、消費税増税による駆け込み需要等により貨物量は増加し、その結果、営業収益(貨物運送事業収入)は減少傾向から一転、増加のトレンドに変化した。しかし、燃料価格の一段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、個別企業は経営努力を徹底し、輸送効率化にも取り組むなど、日々懸命の経営努力を展開しているが、全ての地域で営業赤字、東北、中部、近畿、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。

燃料費は走行距離に比例して発生するため、営業収益が増加しても、「走れば走るほど赤字」という状況は変わっていない。

平成25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、37%(集計対象事業者2,188社中804社)と、前年度38%から1ポイント悪化した。

経常段階の黒字企業割合は47%(2,188社中1,029社)と、前年度49%から2ポイント悪化した。



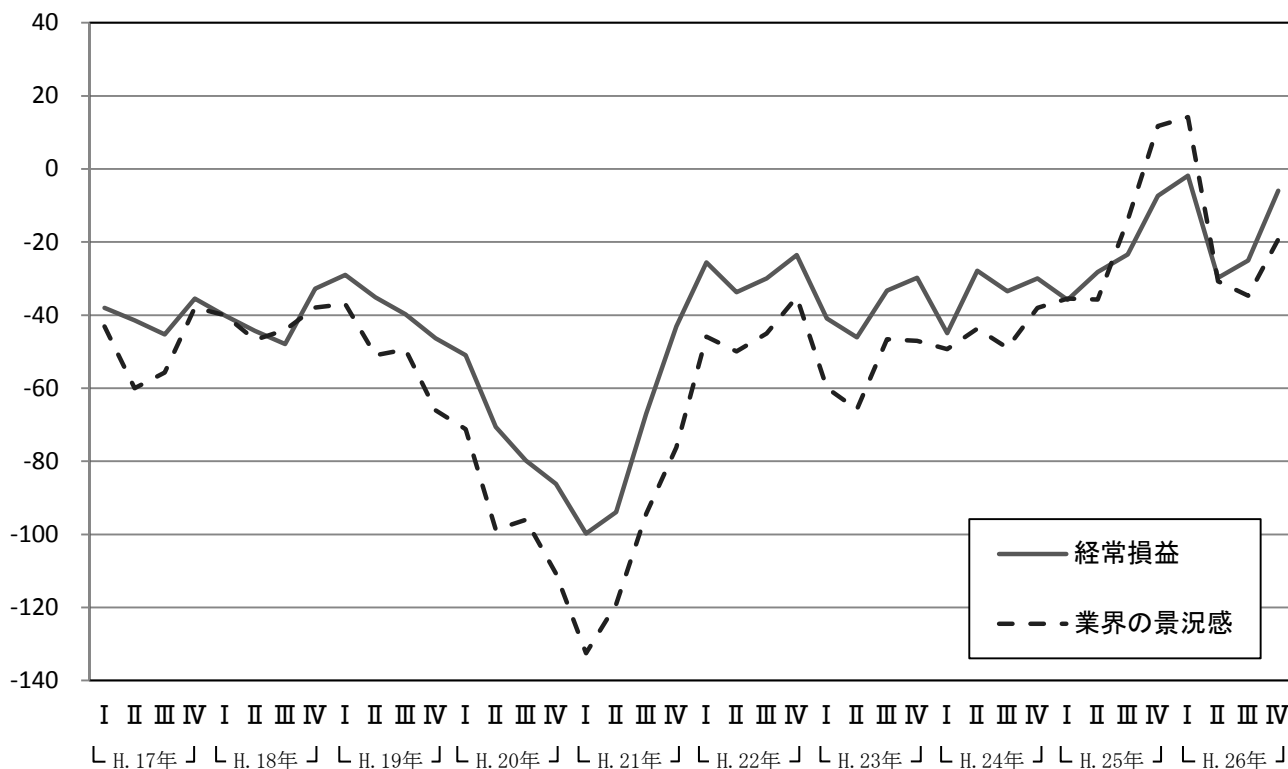
規模別に見ると、「51～100両」以外のカテゴリー(規模)において経常利益が黒字の企業割合が低下した。保有車両台数の規模が小さい事業者ほど、経常損失となる企業が多くなる傾向がある。

「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。平成26年度の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、燃料価格の下落によりH26年11-12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い。

平成25年度経営分析報告書は、燃料価格の下落が反映する前段階のデータが中心となっているため、燃料価格の下落による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26年10-12月期景況感調査)