

経営分析報告書(概要版)

—平成27年度決算版—

平成 29 年 3 月



全ト協の経営分析 平成27年度決算版

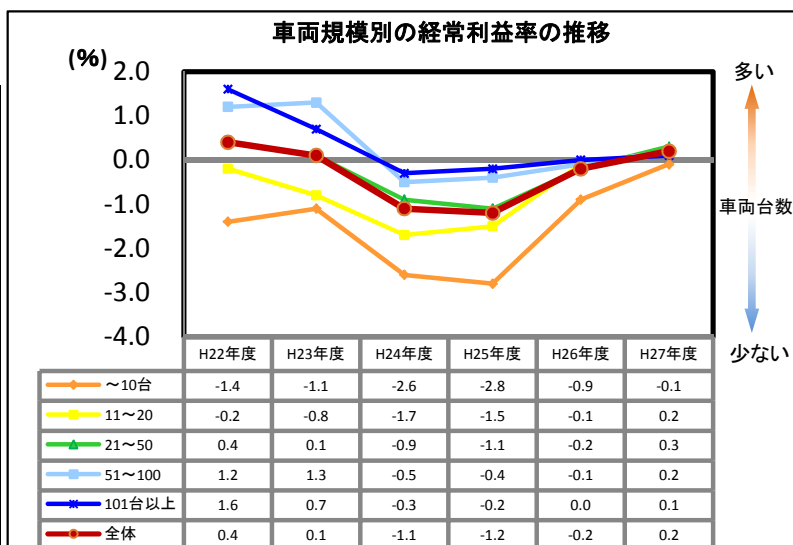
(対象期間:平成26年10月～平成28年8月)

燃料価格下落によるコスト削減により営業赤字企業の割合は減少したが、人材不足対策によるコストアップ要因が影響し、業績改善は限定的となった

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(%)			
	25年度	26年度	27年度	25年度	26年度	27年度	
全体	(12.3)	(▲0.8)	(0.3)	▲2.3	▲0.9	▲0.3	
	202,342	200,795	201,492				
車両規模別	～10台	(13.7)	(▲0.4)	(0.6)	▲4.6	▲2.3	▲1.3
		54,751	54,520	54,852			
	11～20	(13.3)	(▲1.1)	(0.5)	▲2.6	▲1.0	▲0.4
		146,939	145,375	146,126			
	21～50	(13.7)	(▲0.6)	(▲3.4)	▲2.2	▲0.8	▲0.2
	319,868	317,900	306,958				
51～100	(12.4)	(▲0.1)	(▲1.8)	▲1.3	▲0.6	▲0.1	
		615,401	614,808	603,821			
101以上	(14.4)	(▲1.7)	(2.9)	▲0.6	▲0.2	0.0	
	1,155,102	1,135,561	1,168,593				

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27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25回目となる。

全国の事業者2,373社(有効数)から提出された平成27年度決算(平成26年10月から平成28年8月)の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、決算内容を分析した。

トラック運送事業においては、燃料価格の下落にもかかわらず、運転者人材の不足から、人件費比率、備車費比率が増加し、営業黒字の事業者の割合は過半数を占めているものの、平成27年度は51%(1,219社)にとどまった。特に車両10台以下(746社)では過半数が営業赤字であり、約55%(410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高に当たる平成27年度の営業収益(貨物運送事業収入)は1社平均201,492千円で、前年度に比べ+0.3%とほぼ横ばいとなった。燃料価格の下落効果により、営業利益率は前年度比0.6ポイント改善したものの、▲0.3%となり9年連続の赤字となった。

平成27年度経営分析報告書の集計対象となる平成28年8月までのトラック運送業界では、輸送量は微増で推移し、燃料価格の下落によるコスト削減効果はあったものの、人材不足による人件費アップ、備車利用の拡大により、営業利益の改善は限定的となった。

トラック運送事業の経営実態

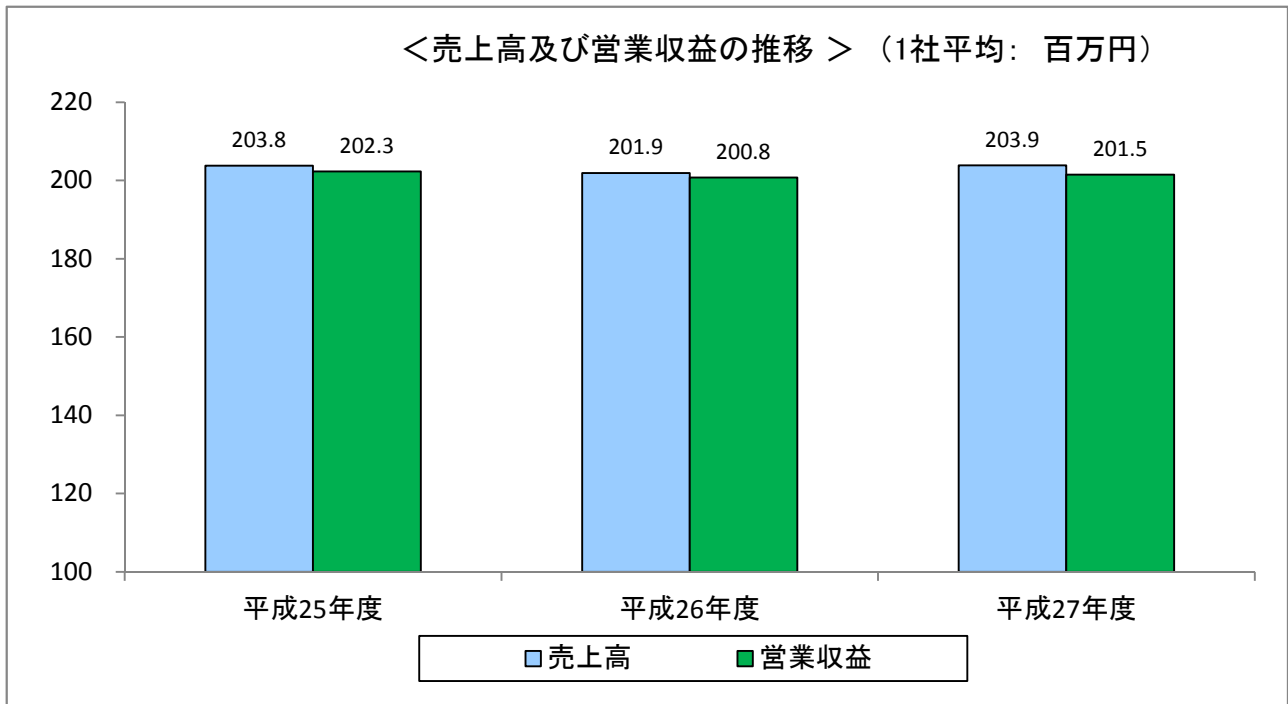
全日本トラック協会は全国のトラック運送事業者2,373社(有効数)の平成27年度事業報告書に基づき集計、分析した「経営分析報告書」(平成27年度決算版)をまとめた。

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、希望者には全国や地域(ブロック)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。

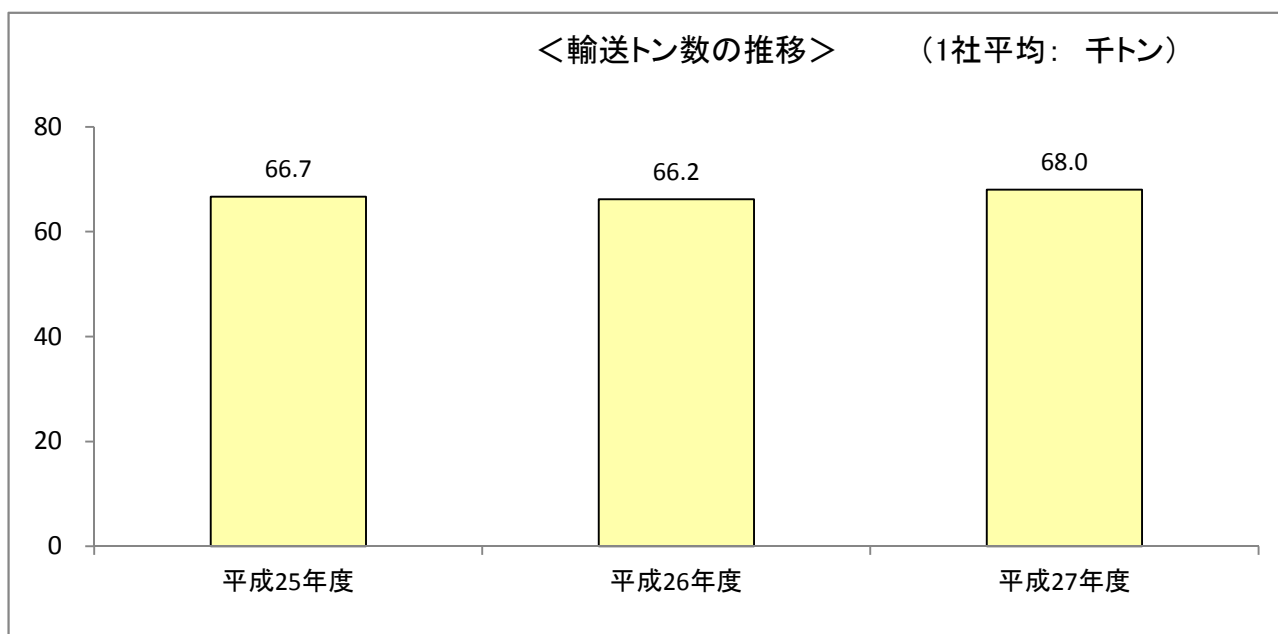
売上高及び営業収益の状況

平成27年度は、26年4月からの消費税増税による反動減で、貨物量は減少ないしは横ばいに転じた。さらに燃料価格の下落により、荷主等から運賃引下げの要請を受けるなど、売上高、営業収益の改善を阻害する要因があった。

平成27年度の売上高(兼業分を含む全売上高、1社平均)は203.9百万円と、前年度の201.9百万円に比べて0.98%の増収となった。うち貨物運送事業の営業収益(1社平均)も201.5百万円と、前年度の200.8千円に比べて0.35%増加し、売上高、営業収益ともに僅かに増加に転じた。

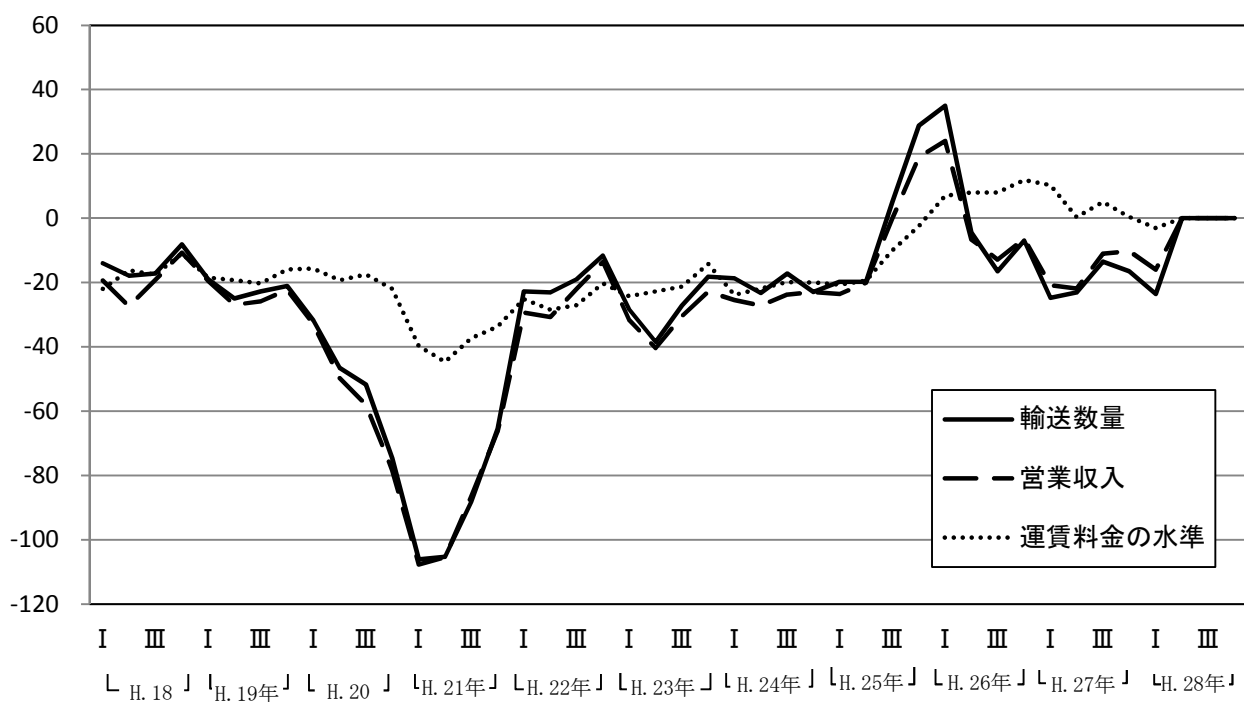


平成27年度の輸送トン数(1社平均)は68,034トンで、前年度の66,208トンと2.8%の増加となった。



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考察すると、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。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たが、平成27年になり上昇に転じた。

＜トラック運送業界の景況感調査＞



(出所: 全ト協 平成28年10-12月期景況感調査)

採算(損益)の状況

◆営業利益率

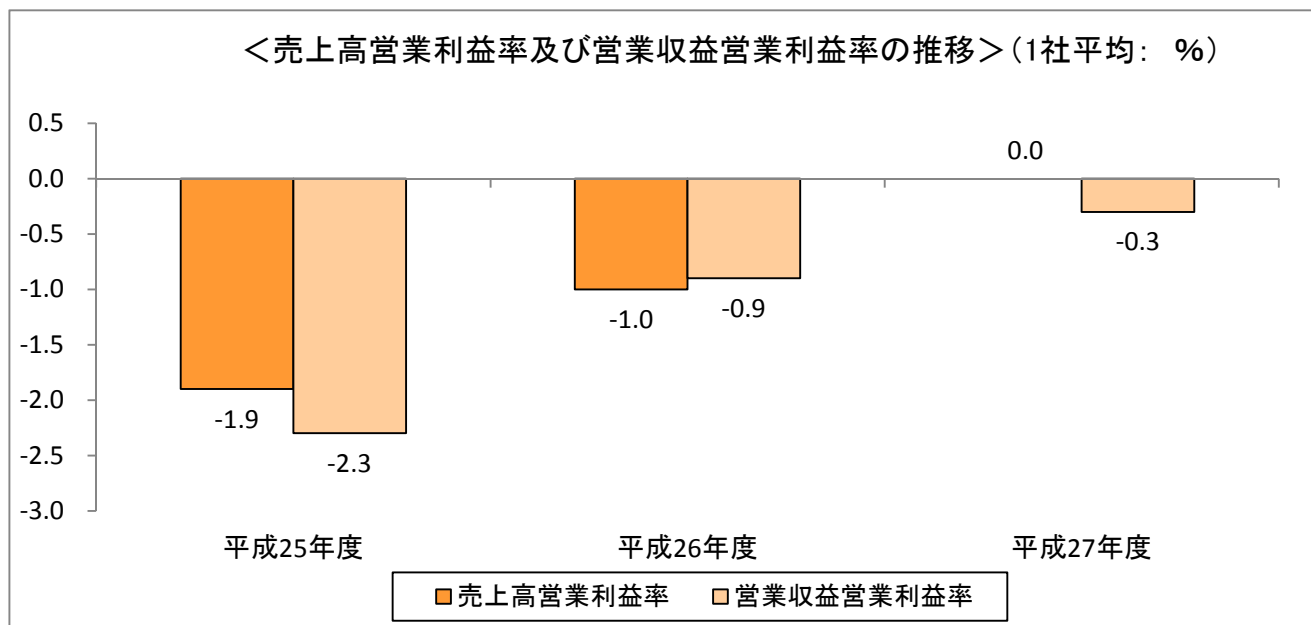
平成27年度の売上高営業利益率は+0.0%¹と、8年連続の営業赤字に終止符を打ち、貨物運送事業の営業収益営業利益率も▲0.3%¹となり、前年度の▲0.9%から改善に転じた。

営業利益は、平成27年度の燃料価格の下落効果があり、全ての事業規模において営業赤字が縮減した。貨物運送業では、必要な運転者数を円滑に確保できないため、賃金水準の引上げ、時間外労働の拡大による時間外給与の増加等の影響により、運転者人件費が増加し、営業利益を圧迫した。

平成27年度は、燃料価格の下落要因、人件費の上昇要因から、貨物運送事業の1社平均の営業損失は583千円で、前年度の営業損失1,881千円に比べ、改善に転じた。

燃料価格の下落と同時に、人材不足による人件費アップにより、営業赤字の改善は限定的となった。

¹ 平成27年度経営分析報告書の基礎データより算出

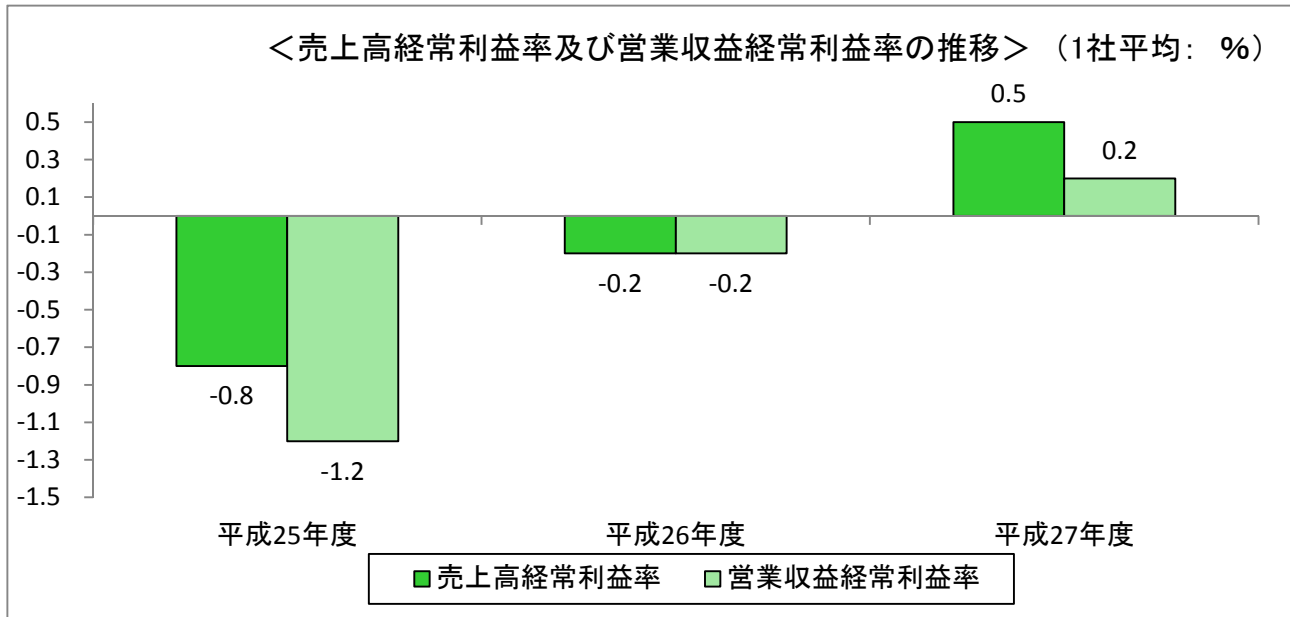


◆経常利益率

平成27年度の売上高経常利益率は0.5%²となり、貨物運送事業の営業収益経常利益率も0.2%となり、前年度の▲0.2%から改善に転じた。

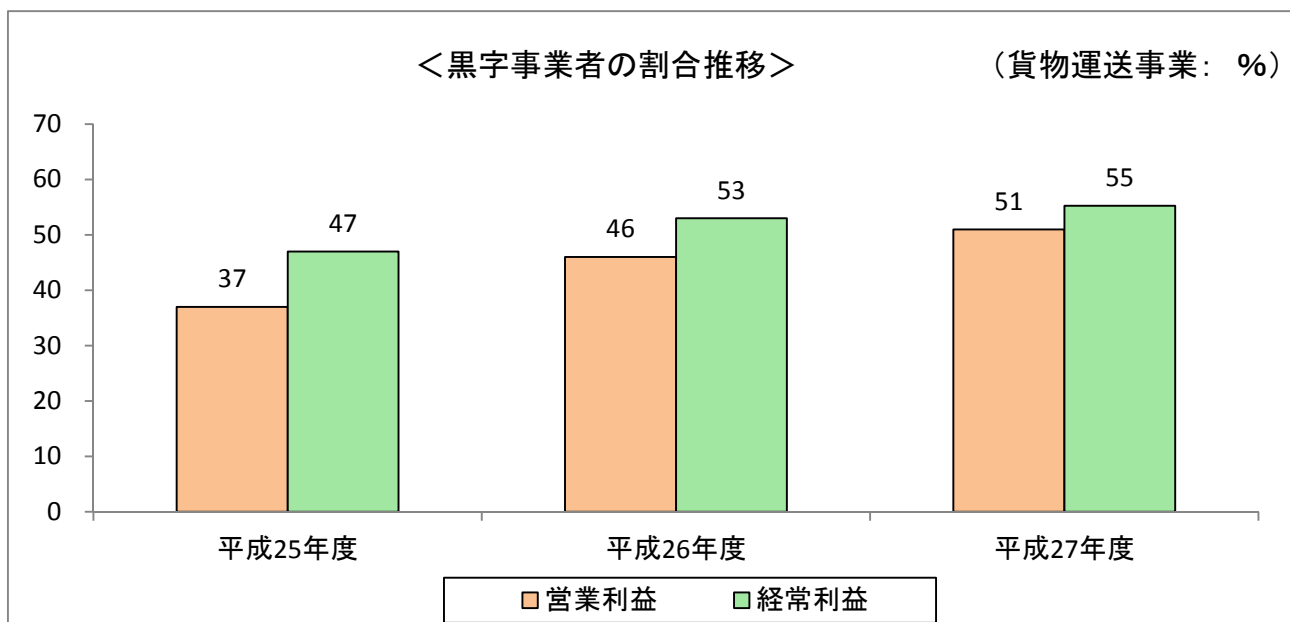
平成27年度は、貨物運送事業の1社平均の経常利益は366千円で、前年度の経常損失428千円に比べ、改善に転じた。事業規模別に考察すると、全ての事業規模において経常損益は改善した。貨物運送事業では、運送原価に見合った適正運賃が収受できない問題が全国各地に存在するため、適正運賃確保に向けた環境整備が極めて重要である。

² 平成27年度経営分析報告書の基礎データより算出



◆貨物運送事業における黒字事業者の割合

貨物運送事業における黒字事業者の割合は、平成27年度には営業利益段階の黒字事業者は51%で、前年度と比較すると5ポイント改善し、さらに経常利益段階の黒字事業者は55%で、前年度と比較すると2ポイント改善している。

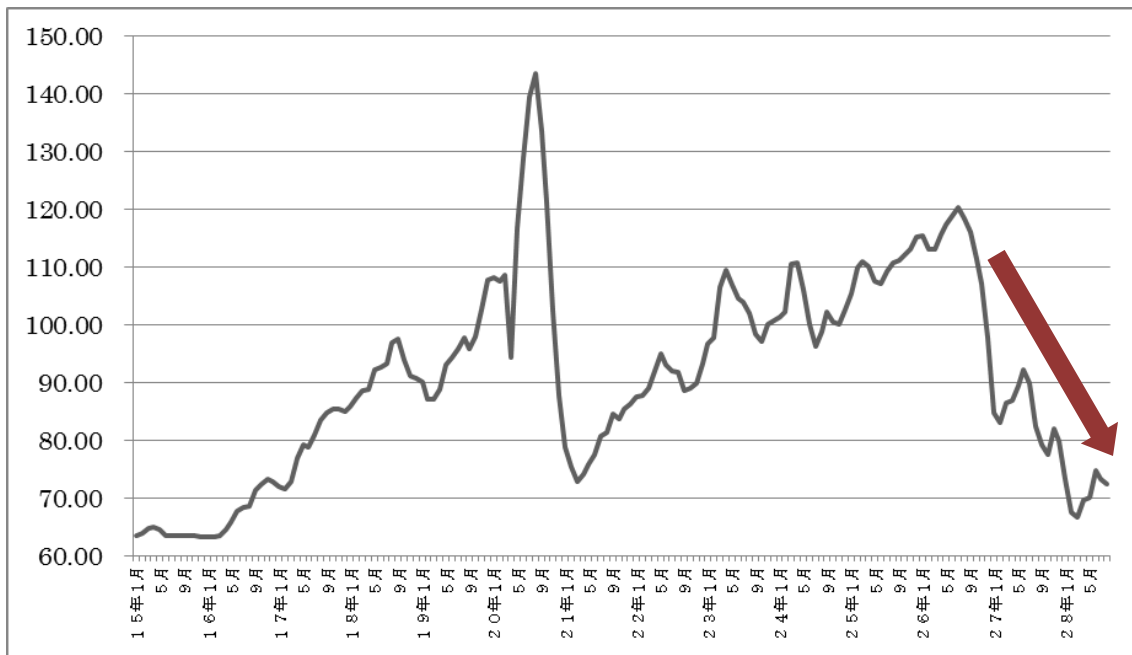


トピック 1 燃料価格の動向と営業利益率の関連性

◆ 平成 15 年から平成 28 年までの軽油価格（ローリー）の推移

軽油価格は、平成 15 年 1 月には 1 リットル 63 円台（ローリー）であったが、平成 20 のリーマンショックを契機とした急騰、急落を経て、本報告書の対象期間である平成 26 年 10 月より平成 28 年 8 月までの間、72.45 円～111.51 円の範囲で推移し、23 ヶ月の平均価格は 82.60 円と前年比▲20.9%の下落となった。

＜軽油価格（ローリー価格）の推移＞



（出所：全日本トラック協会調査）

◆ 平成 25 年度から平成 27 年度までの軽油価格

平成 25 年度から平成 27 年度における軽油価格の平均値は以下の通りである。ローリー、カード、スタンドのいずれの価格も対平成 26 年度比▲20%前後と大きく下落している。

こうした軽油価格の下落は、燃料油脂費率を縮減させ、その結果、営業利益率を押し上げる効果があった。

＜軽油の平均価格の推移＞

	スタンド	ローリー	カード
平成25年度	118.17	111.29	117.43
平成26年度	112.80	104.43	111.65
平成27年度	92.24	82.60	90.98
対平成26年度増減	▲18.2%	▲20.9%	▲18.5%

※平成 25 年度：平成 24 年 10 月～平成 26 年 8 月までの平均値

※平成 26 年度：平成 25 年 10 月～平成 27 年 8 月までの平均値

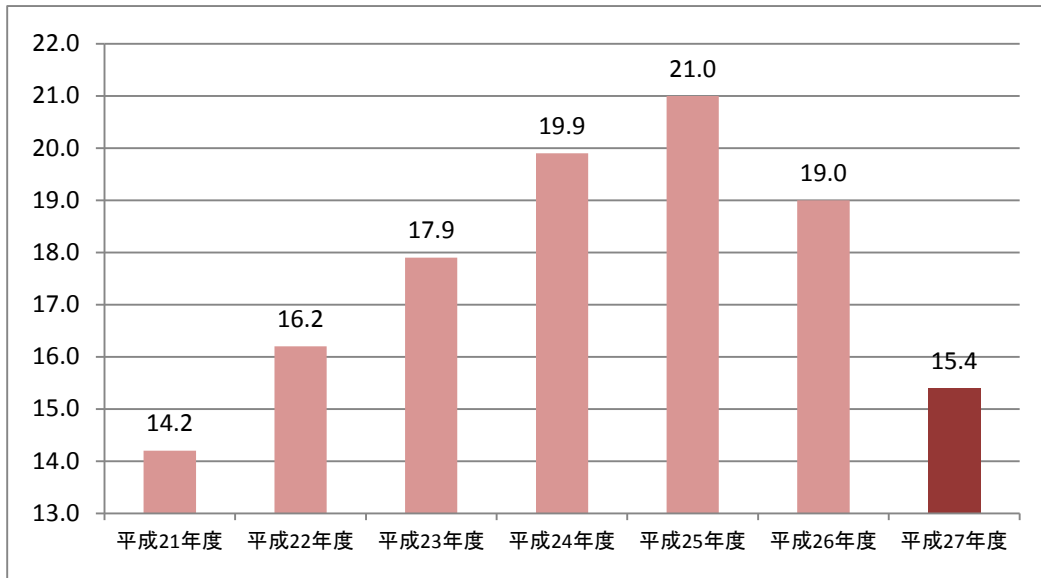
※平成 27 年度：平成 26 年 10 月～平成 28 年 8 月までの平均値

（出所：公益社団法人全日本トラック協会 調査より作成）

◆ 軽油価格下落による運送原価への影響

燃料価格の下落は、運送原価の削減要因となっている。下図は燃料油脂費比率（対営業収益）の推移であるが、軽油価格下落により平成 26 年度は 19.0%、平成 27 年は 15.4% と大幅に下落した。

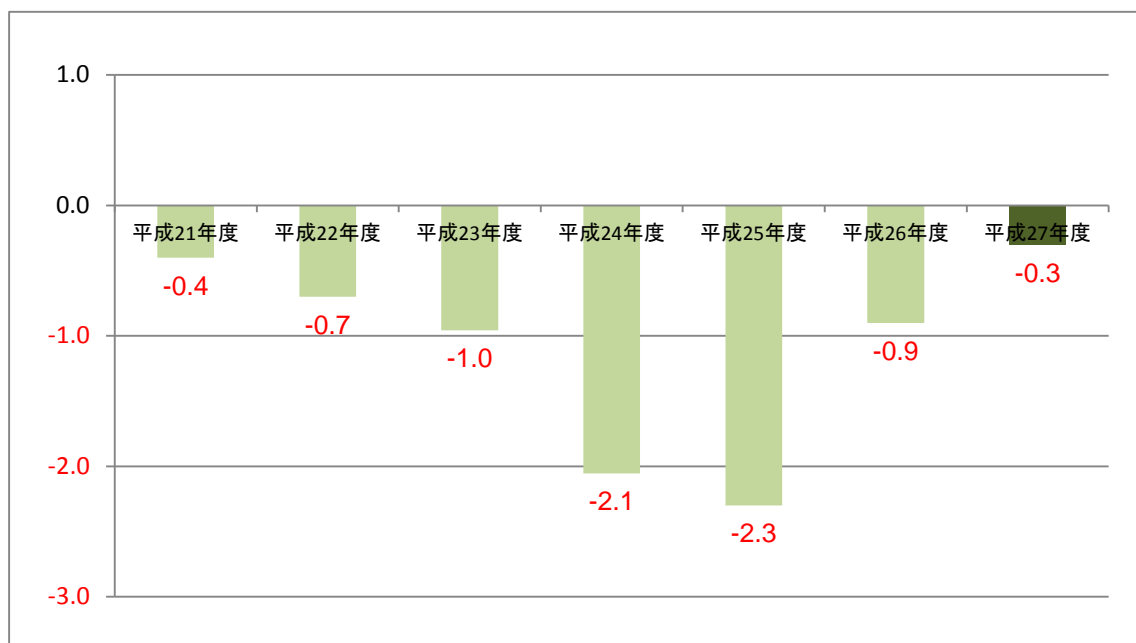
燃料油脂費率の推移（平成 21 年度～27 年度）



◆ 営業利益率の推移

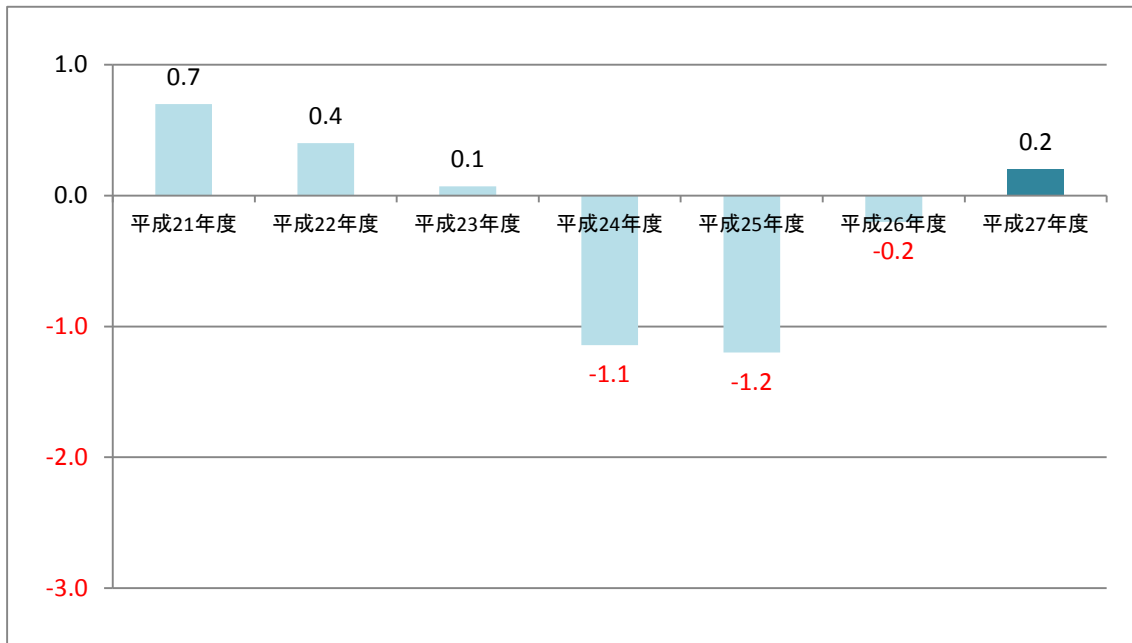
営業利益率の推移を考察すると、▲0.4%（平成 21 年度）から▲2.3%（平成 25 年度）まで下落が続いた後、燃料価格の下落を背景に▲0.3%（平成 27 年度）まで改善した。

営業利益率（対営業収益）の推移（平成 21 年度～27 年度）



経常利益率は、営業利益率と同様に平成 21 年度から平成 25 年度にかけて悪化傾向にあったが、平成 26 年度以降、燃料価格の下落とともに、改善傾向となり、平成 27 年度は前年度比 0.4 ポイント改善し、0.2%となった。

経常利益率（対営業収益）の推移（平成 21 年度～27 年度）



トピック2 運転者人材不足の影響の考察

◆ 運転者不足の実態と実働率の関係

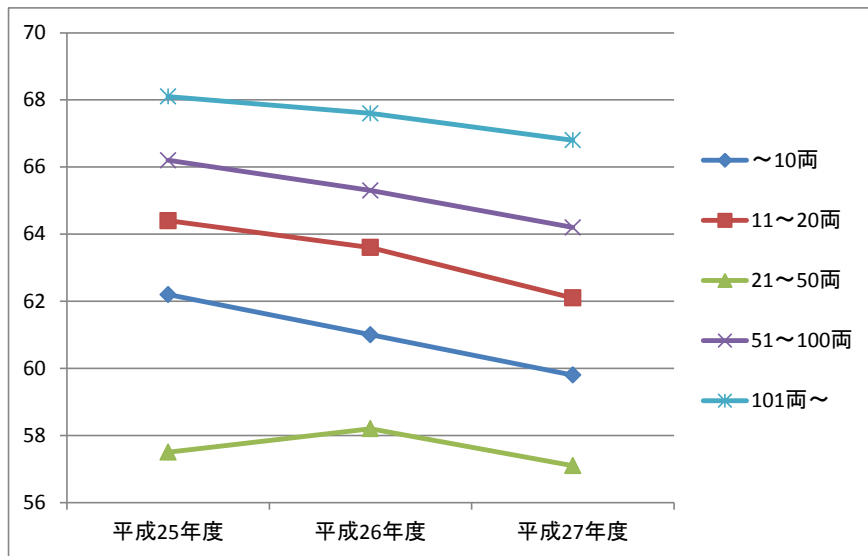
トラック運送業においては、燃料単価が下落傾向にあるが、業績改善は限定的となっている。この背景には、燃料単価の下落とともに、運転者人材が必要人員確保できない問題が同時に進行しているためである。

運転者人材の不足を反映して、車両台数当たりの運転者人材比率は悪化傾向にあり、平成27年度は83%³となっている。(なお被牽引車も含まれているため、実質85%程度と推計される) 例えば、10両に対して、8.3人の運転者人材が確保されている状況にあることを意味する。

この影響を受け、稼働できる車両数が減少傾向にあり、実働率は悪化傾向となっている。以下グラフは、実働率の推移であるが、実働率は延実働車両数(日車) ÷ 延実在車両数(日車)により算出されている。

³ 平成27年度経営分析報告書の基礎データより算出

実働率の推移 (平成25年度～27年度)

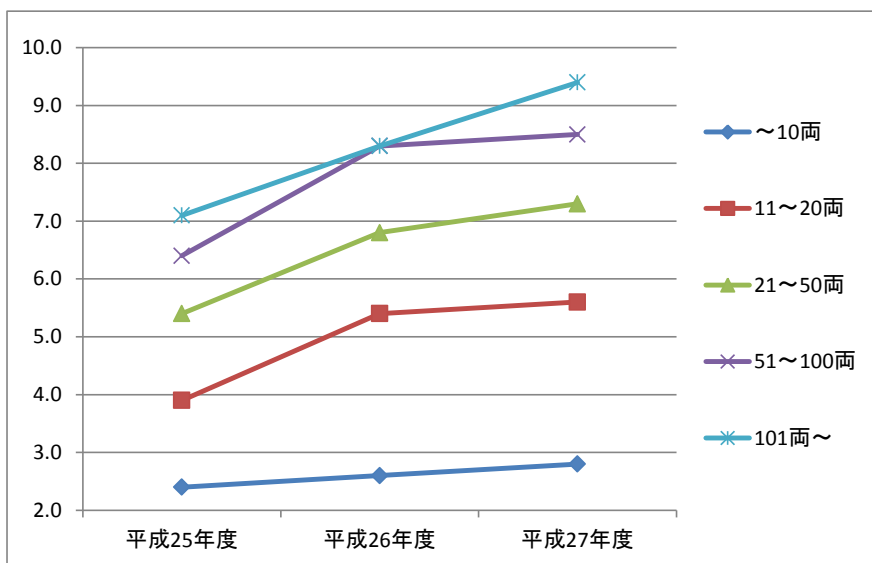


◆ 運転者人材不足は、営業利益率の悪化に直結している

運転者人材の不足は、稼働できる車両数を減少させる傾向があり、その不足分を備車でカバーしている。備車費比率（次頁グラフ）は各車両区分において全て上昇している。しかし、備車を利用する場合、以前よりも運賃・料金の単価が上昇しており、備車費比率の増加は利益率の押下げ要因となっている。（運転者人材を確保して自社車両を稼働させるよりも、備車を利用する方が利益率が低い傾向にある）

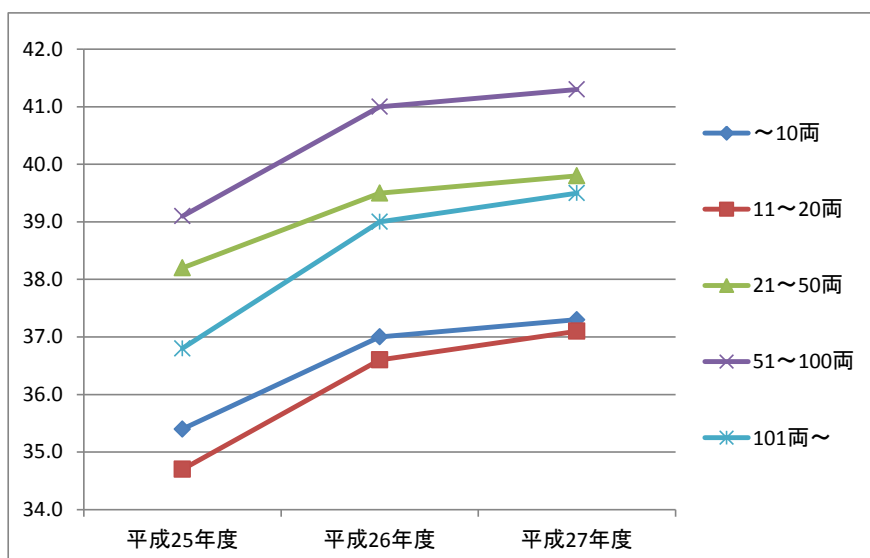
運転者不足を要因とする車両不足は、需給関係を変化させ、運賃・料金水準の引き上げ交渉にも好影響を与えている。運転者人材不足と労働時間規制を理由に、昨今では運送・取引条件の見直しとして、運賃・料金の引き上げがなされる事例が多く出現している。

対営業収益 備車費比率の推移（平成25年度～27年度）



運転者人材の不足は、人件費比率の上昇にもつながっている。運転者人材の減少を上回る水準で、人件費単価が上昇、人件費比率がアップしていることが考察される。

対営業収益 人件費比率の推移（平成25年度～27年度）



◆ 運転者人材不足への対応策の充実

燃料価格の下落効果は、運転者人材不足を要因とする人件費比率、備車比率の上昇、実働率の低下などにより打消しされ、利益回復は限定的となっている。

今後、仮に再び燃料価格が上昇し、ローリー価格で1ℓ当たり100円を超えるような状況になれば、トラック運送業には極めて深刻な影響があることが予測される。

燃料価格が上昇した場合、燃料上昇分を運賃・料金に転嫁できる運送委託者（荷主等）は円滑な物流を維持できるが、これまでの燃料価格高騰時と同様に燃料価格上昇分を全く転嫁しない運送委託者（荷主等）は必要な車両数を確保できず、自社物流にも悪影響が出る可能性が高い。

燃料価格がまだ高くない現在、燃料サーチャージ制の導入等、対策を講じる必要がある。

以上

資料1：営業収益・同営業利益率・同経常利益率(貨物運送事業)

区 分	営 業 収 益 (1社平均 千円)			営 業 利 益 率 (%)			経 常 利 益 率 (%)			
	25年度	26年度	27年度	25年度	26年度	27年度	25年度	26年度	27年度	
全 体	(12.3) 202,342	(▲ 0.8) 200,795	(0.3) 201,492	▲ 2.3	▲ 0.9	▲ 0.3	▲ 1.2	▲ 0.2	0.2	
車 両 規 模 別	10台以下	(13.7) 54,751	(▲ 0.4) 54,520	(0.6) 54,852	▲ 4.6	▲ 2.3	▲ 1.3	▲ 2.8	▲ 0.9	▲ 0.1
	11～20台	(13.3) 146,939	(▲ 1.1) 145,375	(0.5) 146,126	▲ 2.6	▲ 1.0	▲ 0.4	▲ 1.5	▲ 0.1	0.2
	21～50台	(13.7) 319,868	(▲ 0.6) 317,900	(▲ 3.4) 306,958	▲ 2.2	▲ 0.8	▲ 0.2	▲ 1.1	▲ 0.2	0.3
	51～100台	(12.4) 615,401	(▲ 0.1) 614,808	(▲ 1.8) 603,821	▲ 1.3	▲ 0.6	▲ 0.1	▲ 0.4	▲ 0.1	0.2
	101台以上	(14.4) 1,155,102	(▲ 1.7) 1,135,561	(2.9) 1,168,593	▲ 0.6	▲ 0.2	0.0	▲ 0.2	0.0	0.1
地 域 別	北海道	(▲ 9.5) 195,825	(▲ 6.0) 184,045	(▲ 0.4) 183,236	▲ 1.5	▲ 0.5	▲ 0.1	▲ 0.6	0.2	0.4
	東 北	(16.8) 245,811	(▲ 11.7) 217,097	(2.8) 223,255	▲ 3.3	▲ 0.2	0.0	▲ 1.6	0.8	0.1
	北陸信越	(23.6) 266,414	(▲ 1.7) 261,807	(0.6) 263,305	▲ 2.1	▲ 1.0	▲ 0.1	▲ 0.9	▲ 0.3	0.5
	関 東	(9.2) 178,088	(▲ 0.8) 176,697	(1.3) 178,970	▲ 3.2	▲ 1.4	▲ 0.3	▲ 2.2	▲ 0.6	0.3
	中 部	(10.1) 219,443	(4.8) 229,935	(▲ 0.3) 229,206	▲ 1.5	▲ 0.4	▲ 0.2	▲ 0.2	0.3	0.3
	近 畿	(22.3) 192,439	(8.3) 208,469	(▲ 1.3) 205,721	▲ 2.1	▲ 1.8	▲ 0.4	▲ 1.1	▲ 1.0	▲ 0.1
	中 国	(10.2) 174,079	(10.3) 192,048	(0.4) 192,771	▲ 2.6	▲ 0.8	▲ 0.7	▲ 1.7	▲ 0.2	▲ 0.2
	四 国	(8.4) 169,902	(▲ 3.2) 164,527	(3.8) 170,722	▲ 2.3	▲ 0.6	▲ 0.4	▲ 1.3	▲ 0.1	0.1
九 州	(20.9) 203,393	(▲ 0.5) 202,356	(0.4) 203,110	▲ 1.2	▲ 0.5	▲ 0.5	▲ 0.3	0.1	0.2	

(注. 1. 営業収益の()内は前年度比伸び率、単位%
2. 沖縄県は、九州に含めている)

資料2：車両規模別及び地域別の資本金、売上高、純資産、従業員、輸送トン数(平均)

		資本金(千円)	売上高(千円)	総資産(千円)	従業員数(人)	輸送トン数(トン)
	全 体	12,341	203,905	148,391	20.8	68,034
車 両 規 模 別	10台以下	8,747	56,090	44,659	6.4	23,983
	11～20台	12,423	147,156	105,223	14.9	49,560
	21～50台	14,336	310,572	229,202	30.9	103,676
	51～100台	19,583	614,192	448,122	62.6	184,628
	101台以上	22,384	1,172,201	700,626	125.6	327,140
地 域 別	北 海 道	14,578	185,604	125,464	19.3	73,955
	東 北	15,112	226,281	160,609	24.2	71,284
	北陸信越	16,351	269,352	196,207	26.5	83,228
	関 東	10,813	179,933	129,938	19.0	61,781
	中 部	12,964	233,600	195,295	22.8	71,979
	近 畿	13,743	206,518	144,665	21.2	68,276
	中 国	9,534	196,358	148,493	19.8	65,678
	四 国	10,780	171,455	127,004	16.0	56,851
	九 州	9,604	205,253	142,278	21.7	68,104

		走行キロ数(km)	実車キロ数(km)	期末実在車両数(台)	延実在車両数(台)	延実働車両数(台)
	全 体	1,247,438	833,653	21.3	7,765	4,699
車 両 規 模 別	10台以下	309,953	194,572	6.8	2,478	1,481
	11～20台	829,942	563,509	14.9	5,442	3,377
	21～50台	2,043,810	1,353,993	30.1	10,983	6,274
	51～100台	3,204,316	2,210,716	65.8	24,079	15,448
	101台以上	9,260,186	6,252,053	162.2	59,282	39,629
地 域 別	北 海 道	1,358,164	910,644	23.6	8,634	5,280
	東 北	1,333,800	891,698	22.3	8,137	4,914
	北陸信越	1,571,653	1,054,322	27.0	9,873	6,036
	関 東	1,109,295	738,640	18.7	6,820	4,079
	中 部	1,310,586	876,544	22.1	8,065	4,846
	近 畿	1,284,097	859,296	22.2	8,128	4,988
	中 国	1,168,435	781,153	20.0	7,294	4,386
	四 国	1,016,682	676,911	17.2	6,292	3,779
	九 州	1,264,581	844,221	21.6	7,877	4,780

(注) 1. 売上高、総資産は一般貨物運送事業以外も含んだ全事業の額である
 2. 沖縄県は九州に含めている

資料3：一般貨物運送事業損益明細表(全体)

[1社平均額(千円)・構成比(%)]

	全体					
	25年度		26年度		27年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	202,342	100.0	200,795	100.0	201,492	100.0
運送収入	201,248	99.5	199,768	99.5	200,794	99.7
貨物運賃	196,031	96.9	193,596	96.4	193,778	96.2
その他	5,217	2.6	6,172	3.1	7,016	3.5
運送雑収	1,094	0.5	1,027	0.5	698	0.3
営業費用	206,952	102.3	202,676	100.9	202,075	100.3
運送費	179,589	88.8	175,218	87.3	172,129	85.4
人件費	75,281	37.2	77,983	38.8	79,015	39.2
燃料油脂費	42,393	21.0	38,123	19.0	31,018	15.4
ガソリン代	1,341	0.7	956	0.5	803	0.4
軽油費	40,489	20.0	36,672	18.3	29,816	14.8
その他	563	0.3	495	0.2	399	0.2
修繕費	12,353	6.1	11,740	5.8	12,451	6.2
事業用自動車	11,865	5.9	11,224	5.6	11,741	5.8
その他	488	0.2	516	0.3	710	0.4
減価償却費	10,599	5.2	10,289	5.1	12,438	6.2
事業用自動車	9,903	4.9	9,622	4.8	11,471	5.7
その他	696	0.3	667	0.3	967	0.5
保険料	4,469	2.2	4,387	2.2	4,522	2.2
施設使用料	1,470	0.7	1,944	1.0	1,712	0.8
自動車リース料	2,458	1.2	2,455	1.2	2,482	1.2
施設賦課税	1,309	0.6	1,243	0.6	1,255	0.6
事故賠償費	284	0.1	235	0.1	237	0.1
道路使用料	7,447	3.7	6,811	3.4	7,135	3.5
フェリーボート利用料	1,097	0.5	798	0.4	916	0.5
その他	20,429	10.1	19,210	9.6	18,948	9.4
備車費等	10,209	5.0	12,869	6.4	13,739	6.8
一般管理費	27,363	13.5	27,458	13.7	29,946	14.9
人件費	15,273	7.5	15,423	7.7	16,907	8.4
その他	12,090	6.0	12,035	6.0	13,039	6.5
営業損益	-4,610	-2.3	-1,881	-0.9	-583	-0.3
営業外収益	4,441	2.2	3,256	1.6	3,057	1.5
金融収益	277	0.1	118	0.1	132	0.1
営業外費用	2,188	1.1	1,803	0.9	2,108	1.0
金融費用	1,402	0.7	1,321	0.7	1,264	0.6
経常損益	-2,357	-1.2	-428	-0.2	366	0.2
集計事業者数(社)	2,188	100%	2,192	100%	2,373	100%
営業利益計上(社)	804	37%	1,019	46%	1,219	51%
経常利益計上(社)	1,029	47%	1,170	53%	1,311	55%

注) 構成比は、小数点第2位を四捨五入し小数点第1位までを表示しているため、合計値が費目の明細の合計と一致しないことがある。



〒160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5

TEL. 03-3354-1009 (代)

ホームページ <http://www.jta.or.jp/>