

経営分析報告書(概要版)

—平成28年度決算版—

平成30年3月



全ト協の経営分析 平成28年度決算版

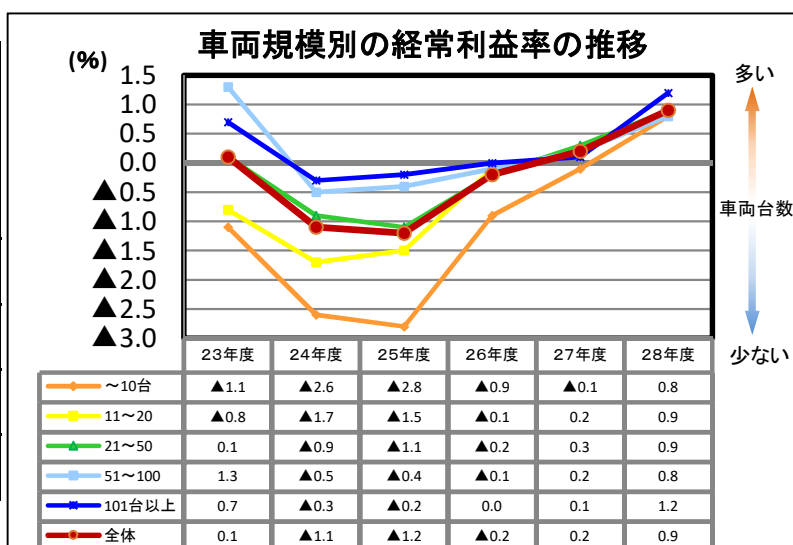
(対象期間:平成27年10月～平成29年8月)

燃料価格下落によるコスト削減が営業利益改善に寄与したが、人材不足による影響により人件費コスト上昇、備車費用の増加により、前期と同様に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者平均)

区分	営業収益(千円)			営業利益率(%)			
	26年度	27年度	28年度	26年度	27年度	28年度	
全体	(▲ 0.8) 200,795	(0.3) 201,492	(6.1) 213,751	▲ 0.9	▲ 0.3	0.2	
車両規模別	～10	(▲ 0.4) 54,520	(0.6) 54,852	(3.5) 56,780	▲ 2.3	▲ 1.3	▲ 0.7
		(▲ 1.1) 145,375	(0.5) 146,126	(3.9) 151,893	▲ 1.0	▲ 0.4	0.1
	11～20	(▲ 0.6) 317,900	(▲ 3.4) 306,958	(4.9) 321,930	▲ 0.8	▲ 0.2	0.2
	21～50	(▲ 0.1) 614,808	(▲ 1.8) 603,821	(5.9) 639,716	▲ 0.6	▲ 0.1	0.3
	51～100	(▲ 1.7) 1,135,561	(2.9) 1,168,593	(11.5) 1,303,147	▲ 0.2	0.0	1.0

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(以下、「全ト協」という。)は、平成28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26回目となる。

全国の事業者2,333者(有効数)から提出された平成28年度決算(平成27年10月から平成29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。

営業収益(貨物運送事業収入)は、輸送量の増加を背景に1者平均213,751千円で、前年に比べ+6.1%の増加となった。

また、営業利益率は燃料価格の下落により、前年度費0.5ポイント改善し、9年連続の営業赤字から脱却が図られ、黒字事業者の割合は55%(1,287事業者)と半数以上を占めた。さらに、これまで車両10台以下の区分では半数以上が営業赤字となっていたが、人材不足による備車利用の拡大を背景に営業収益が増加したことで、51%(378者)が営業黒字を計上した。

平成28年度の経営分析報告書の集計対象となるトラック運送事業においては、燃料価格の下落が利益改善に大きく寄与したが、一方で運転者の人材の不足から、残業時間の長時間化、賃金引き上げ等で人件費率が増加するとともに、稼働可能台数の減少傾向による備車利用の拡大、備車の運賃・料金単価の引き上げ等により、備車比率が一段と増加傾向を示し、前年度同様、営業利益率の改善は限定的となった。

トラック運送事業の経営実態

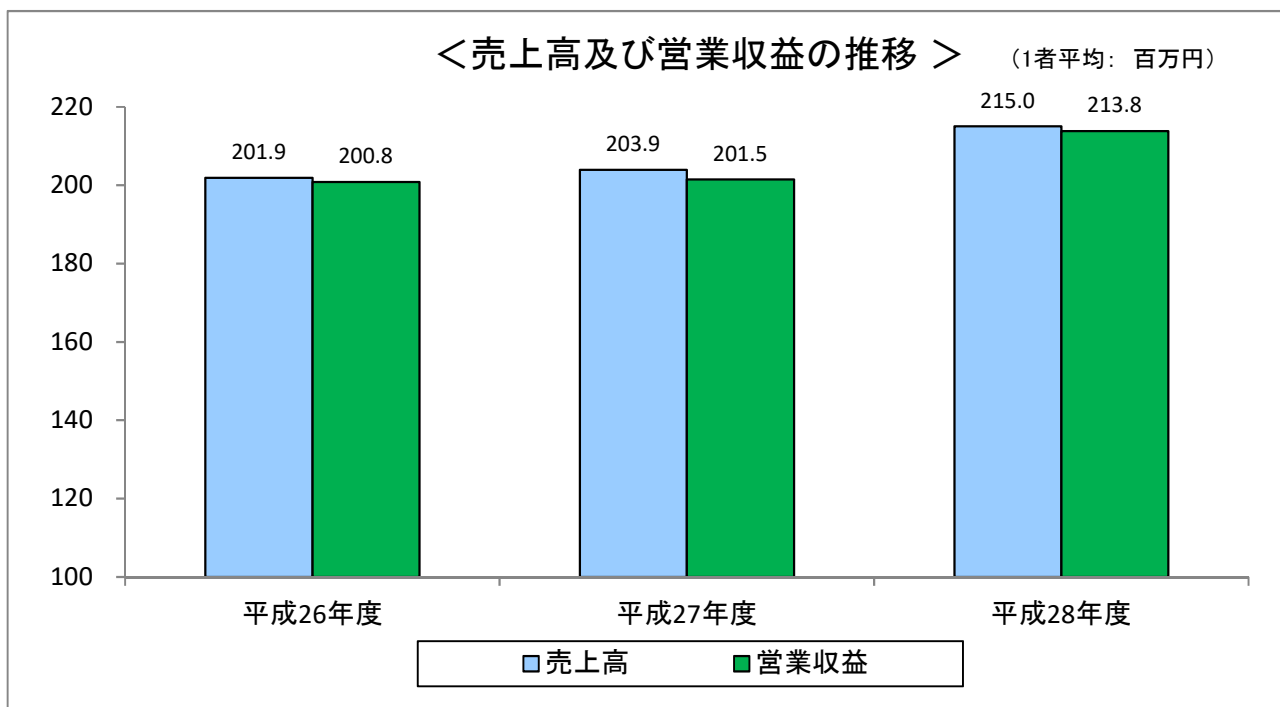
全ト協では全国のトラック運送事業者2,333者(有効数)における「平成28年度事業報告書及び事業実績報告書」に基づき集計、分析した「経営分析報告書」(平成28年度決算版)をまとめた。

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(全ての事業収入)及び営業収益(貨物運送事業収入)の動向

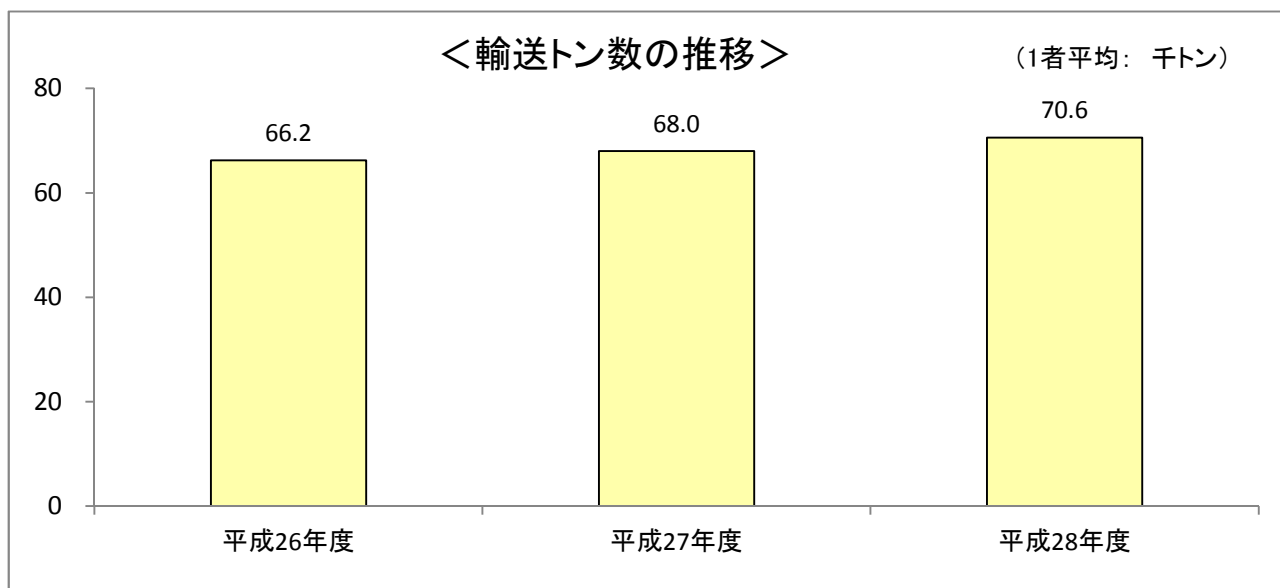
平成28年度においては、輸送トン数が増加傾向となったことから、営業収益(貨物運送事業収入)が回復し、燃料価格下落によりコスト削減が進んだものの、運転者人材の確保が困難な状況が続いたことから、人件費及び備車費の負担が増加した結果、営業利益を押し下げる要因となった。

平成28年度の売上高(全ての事業収入、1者平均)は215.0百万円と、前年度の203.9百万円に比べて5.4%の増収となった。うち営業収益(1者平均)も213.8百万円と、前年度の201.5百万円に比べて6.1%増加し、平成28年度における売上高及び営業収益は平成27年度からの増収傾向を維持した。



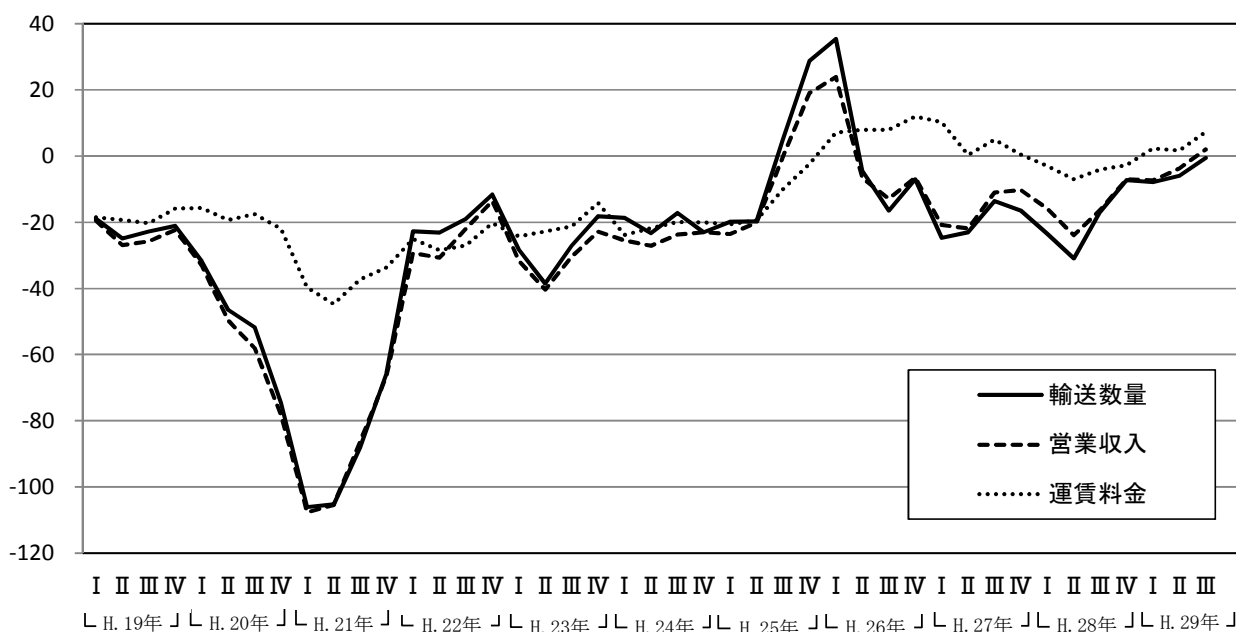
輸送トン数の動向

平成28年度の輸送トン数(1者平均)は70.6千トンで、前年度 68.0千トンと比較して、3.8%の増加となった。



全ト協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7-9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3月には消費税率引上げ前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4月以降下落に転じたものの、平成28年を底に上昇に転じた。

＜輸送数量、営業収入、運賃料金の水準：判断指標の推移(全ト協調査)＞



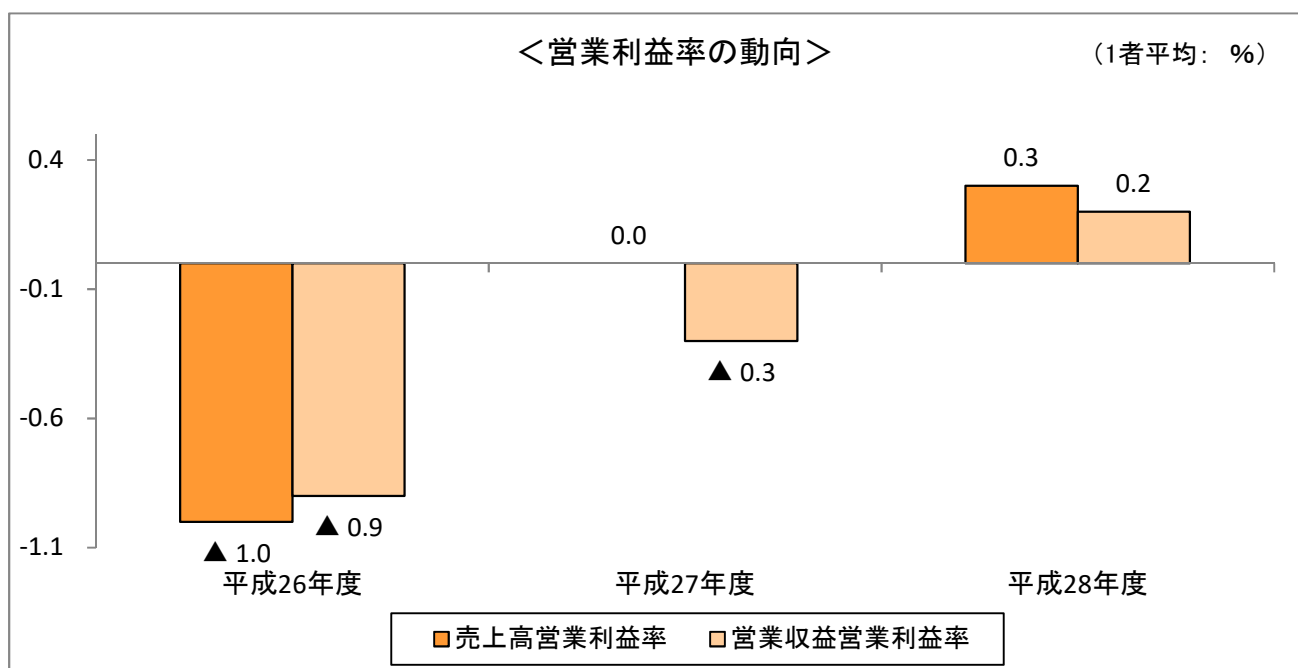
(出所：全ト協 平成29年7-9月期景況感調査)

営業利益及び経常利益の状況

◆営業利益の動向

燃料価格の下落効果により、貨物運送事業の1者平均の営業利益は346千円となり、前年度の営業損失583千円から黒字圏へ回復した。全ての事業規模において改善傾向を示した。一方で、トラック運送業では、必要な運転者数を円滑に確保できない傾向が強く、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、運転者人件費及び備車費の増加が営業利益の改善を限定的なものにした。

以上のことから、売上高営業利益率(全事業)は+0.3%と、前年度0.0%から+0.3ポイント改善。営業収益営業利益率(貨物運送事業)は前年度▲0.3%から0.5ポイント改善し、+0.2%に回復した。

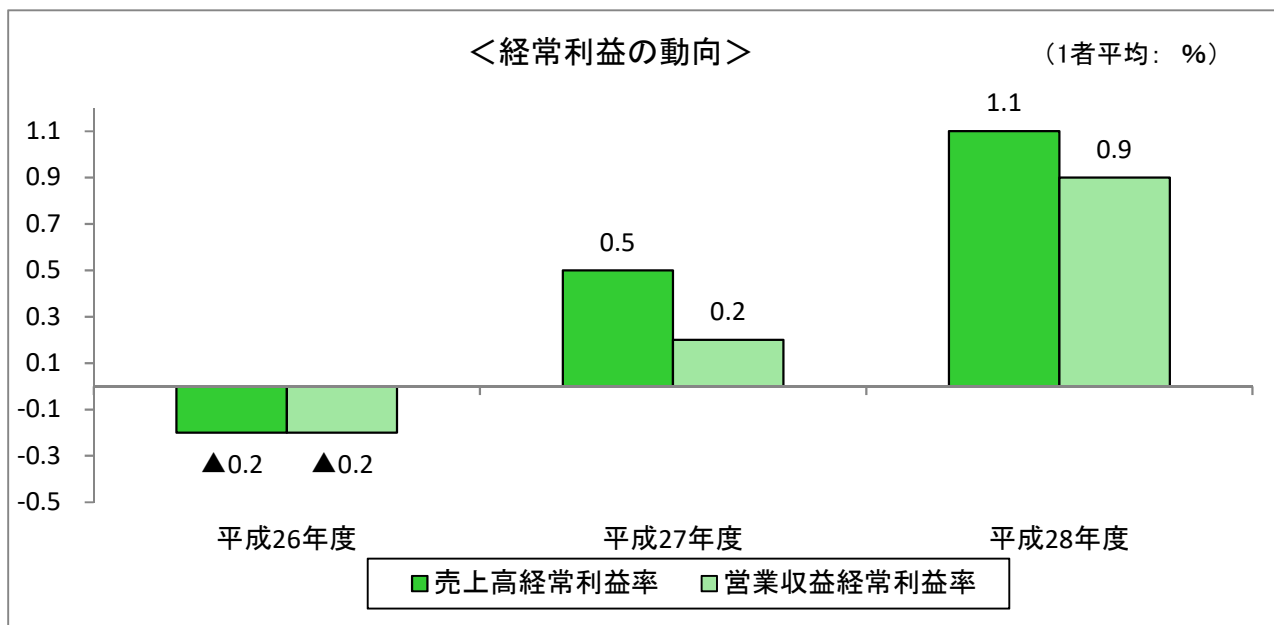


◆経常利益の動向

平成28年度の売上高経常利益率(全ての事業)は1.1%と前年度比0.6ポイント改善、営業収益経常利益率(貨物運送事業)は0.9%と0.7ポイント改善した。

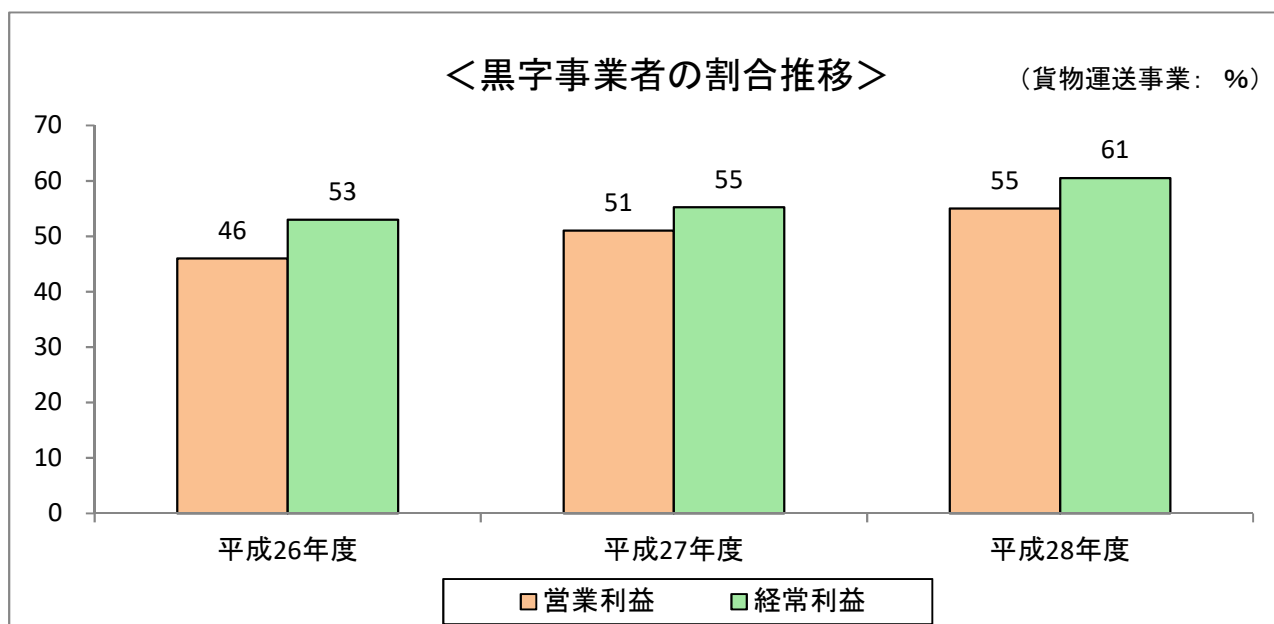
経常利益は全ての事業規模において改善傾向を示した。平成28年度は、貨物運送事業の1者平均の経常利益1,931千円で、前年度の経常利益366千円に比べ、改善に転じた。

事業規模別に考察すると、全ての事業規模において経常利益は改善傾向を示した。



◆貨物運送事業における黒字事業者の割合

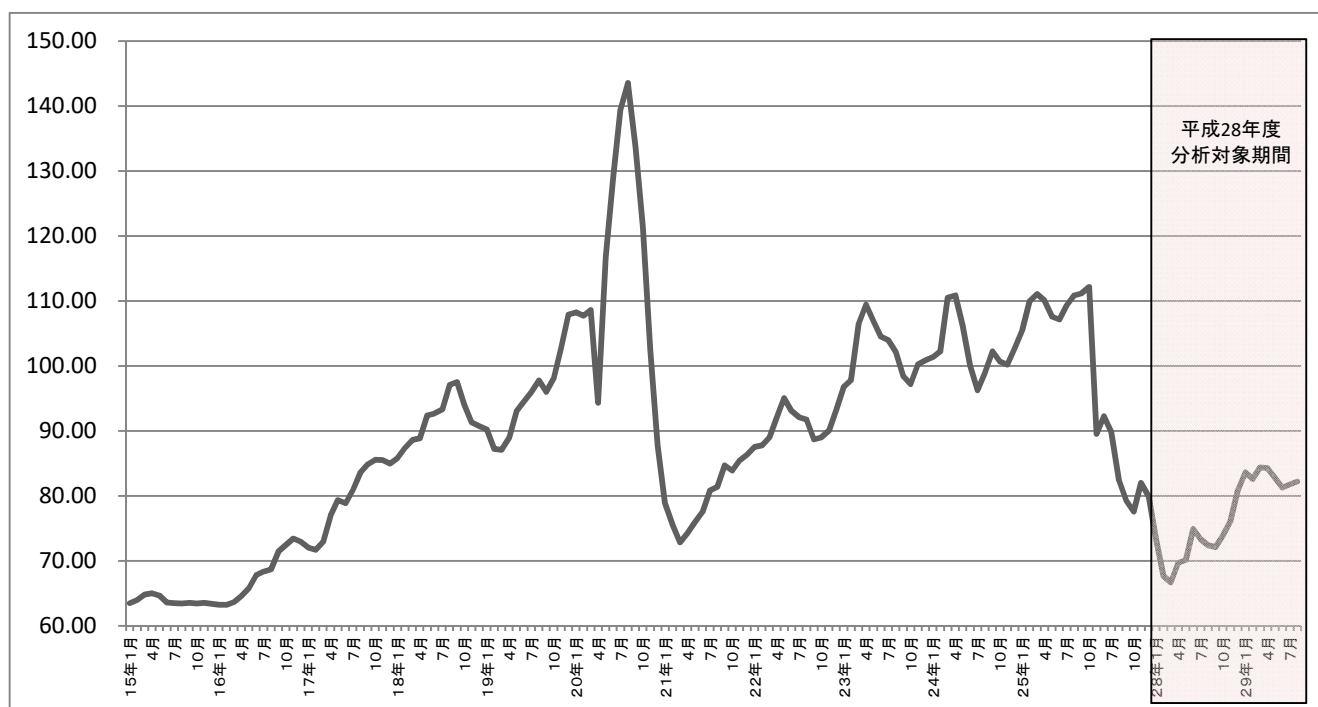
貨物運送事業における黒字事業者の割合として、営業利益段階の黒字事業者は55%と、前年度から4ポイント改善、さらに経常利益段階の黒字事業者は61%と、前年度から6ポイント改善した。



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1月から平成29年8月までの軽油価格（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円台であったが、平成20年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27年10月から平成29年8月までの間、66円台から84円台までのレンジで推移し、23ヵ月間の平均価格は77.14円となった。



◆ 平成26年度から平成28年度までの軽油の平均価格推移

本経営分析報告書の平成26年度から平成28年度までにおける軽油価格の平均値は以下の通りである。スタンド、ローリー、カードのいずれの平均価格も対平成27年度比▲6%以上の下落となっている。

軽油価格の下落は、燃料油脂費率を縮減させ、その結果、営業利益率及び経常利益率を改善させる効果があった。

＜軽油の平均価格推移＞（単位：円）

	スタンド	ローリー	カード
平成26年度	112.80	104.43	111.65
平成27年度	92.24	82.60	90.98
平成28年度	85.95	77.14	84.90
対平成27年度増減	-6.8%	-6.6%	-6.7%

※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

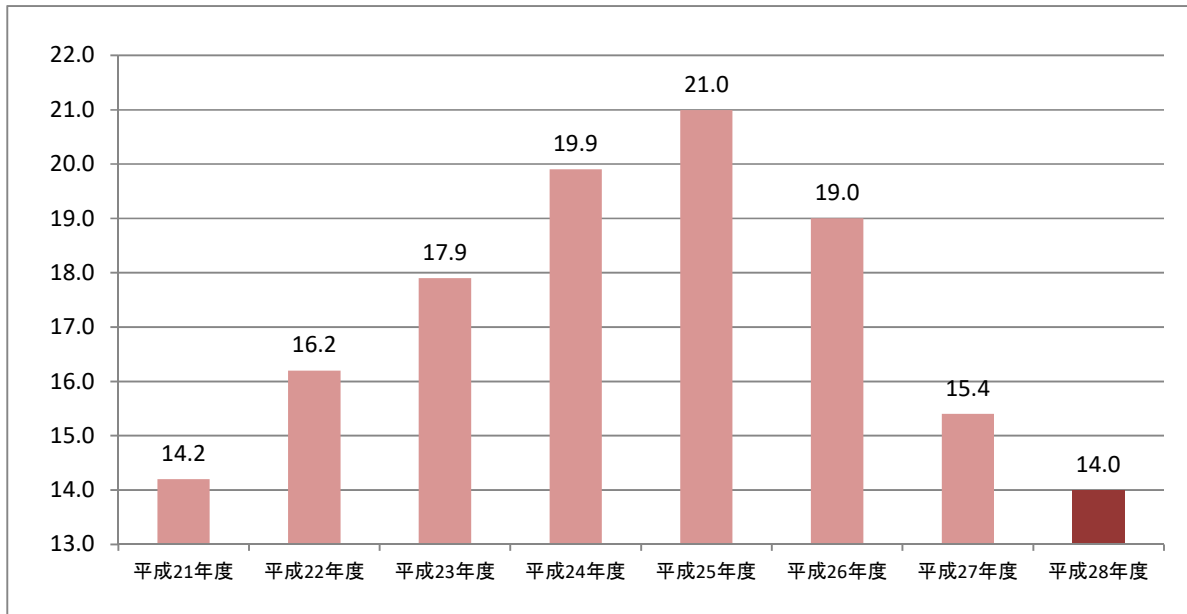
※平成28年度：平成27年10月～平成29年8月までの平均値

（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、運送原価の縮減要因となり、下図は燃料油脂費比率（対営業収益）の推移を示したものである。軽油価格下落により平成27年度は15.4%、平成28年度は14.0%と下落した。

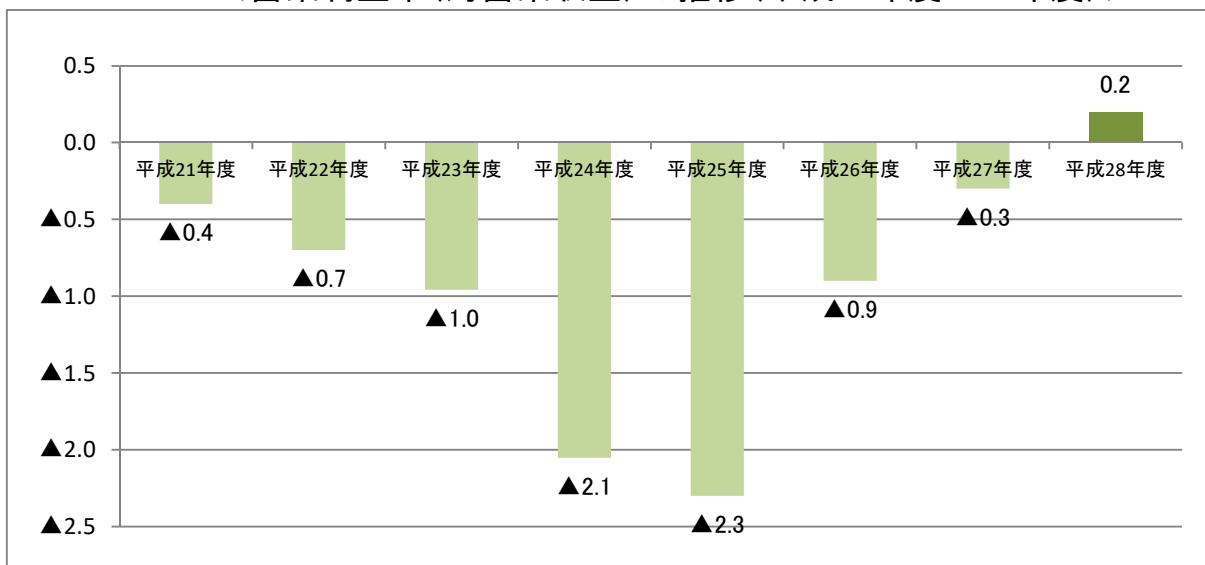
＜燃料油脂費率の推移(平成21年度～28年度)＞



◆ 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、燃料価格の下落等を背景に+0.2%（平成28年度）まで改善した。

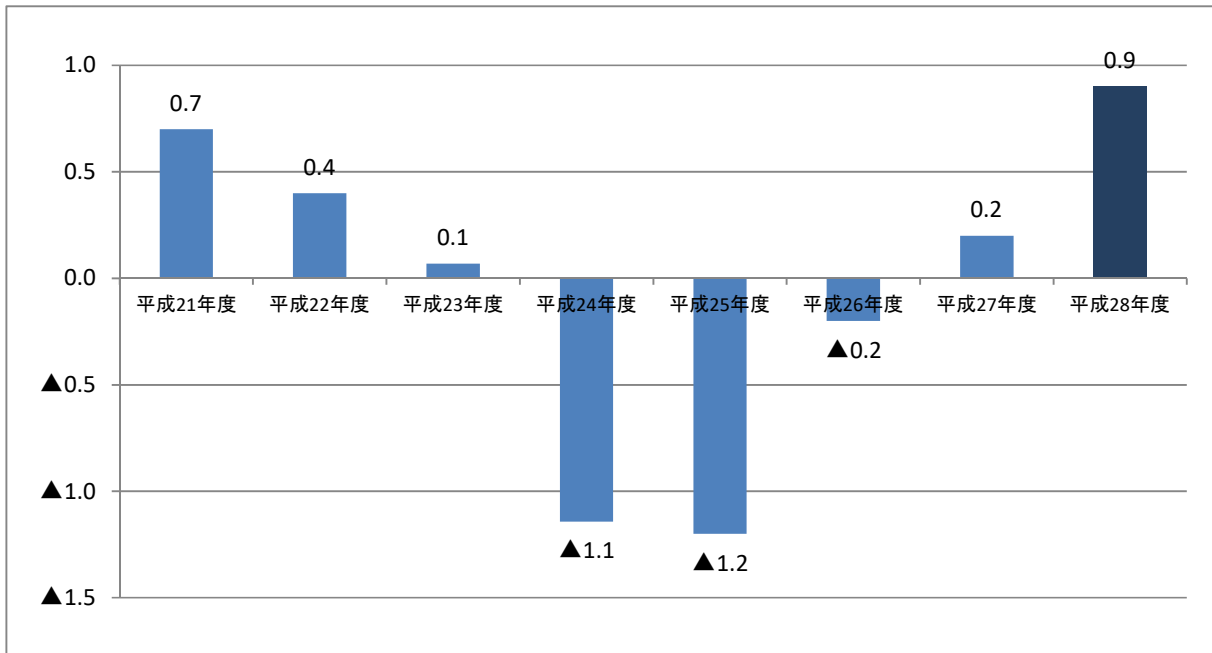
＜営業利益率(対営業収益)の推移(平成21年度～28年度)＞



◆ 経常利益率の推移

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、燃料単価の下落等の要因により、+0.9%（平成28年度）まで改善した。

＜経常利益率(対営業収益)の推移(平成21年度～28年度)＞

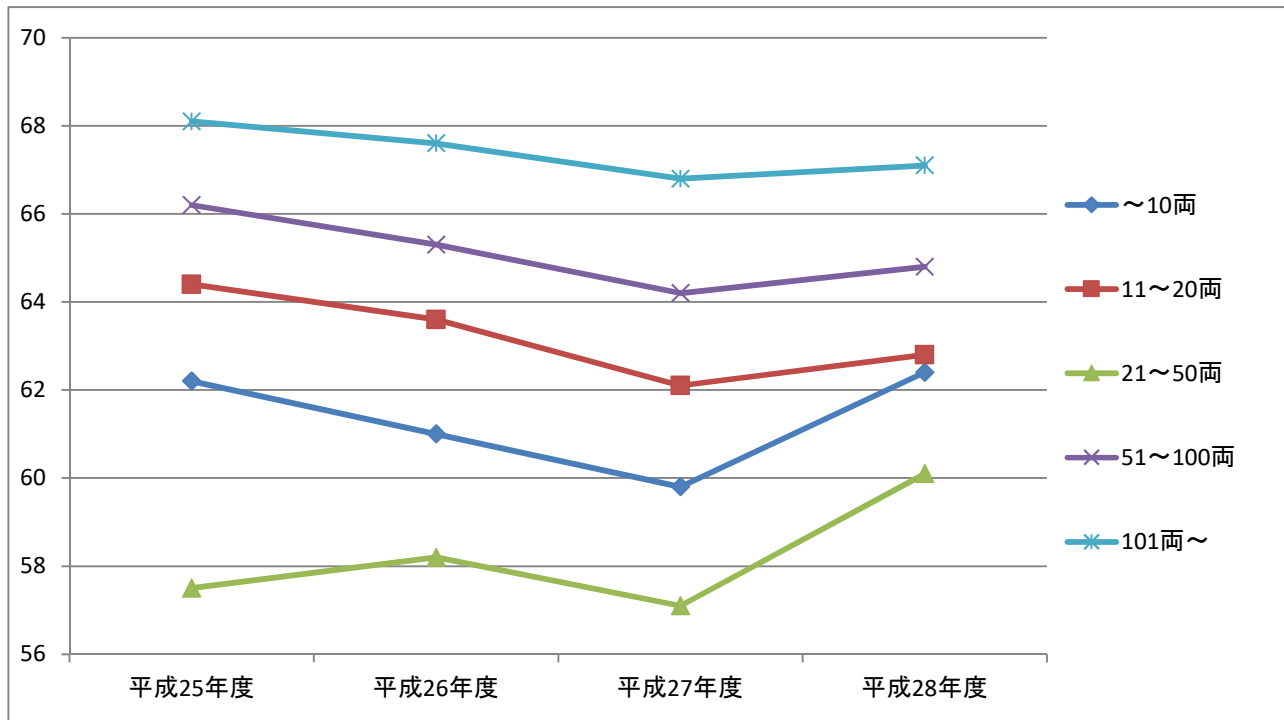


トピック2 運転者人材不足の影響の考察

◆ 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、必要な運転者人員を確保できないことから、自社車両の実働率を改善させる傾向が考察される。特に21～50両の区分では改善率が最大となっている。

<実働率の推移(平成25年度～28年度)>

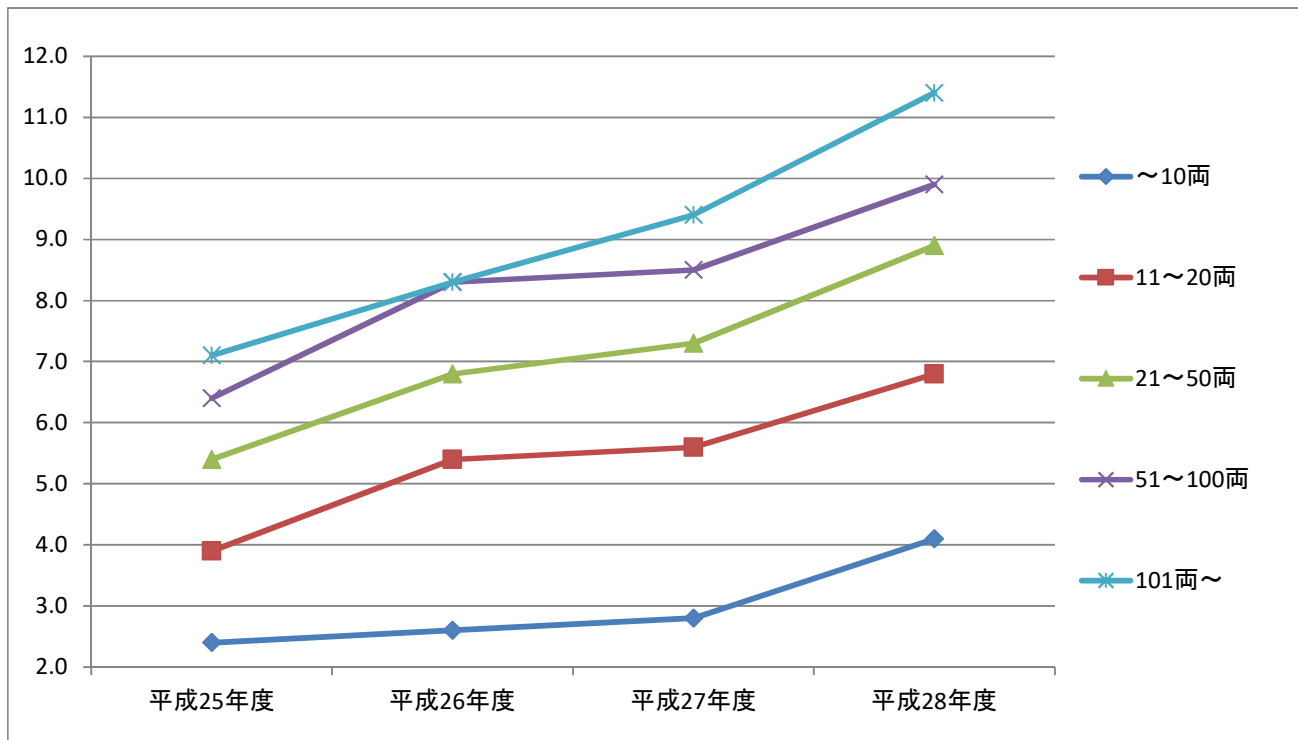


◆ 運転者人材の不足による影響

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となるため、当該運転者人材の不足分を備車でカバーすることになる。運転者人材の不足を反映し、備車費比率は各車両区分において全て上昇した。しかし、備車を利用する場合、以前よりも運賃等の相場が上昇傾向にあるため、備車費比率の増加は利益率の押下げ要因になっていると推察される。

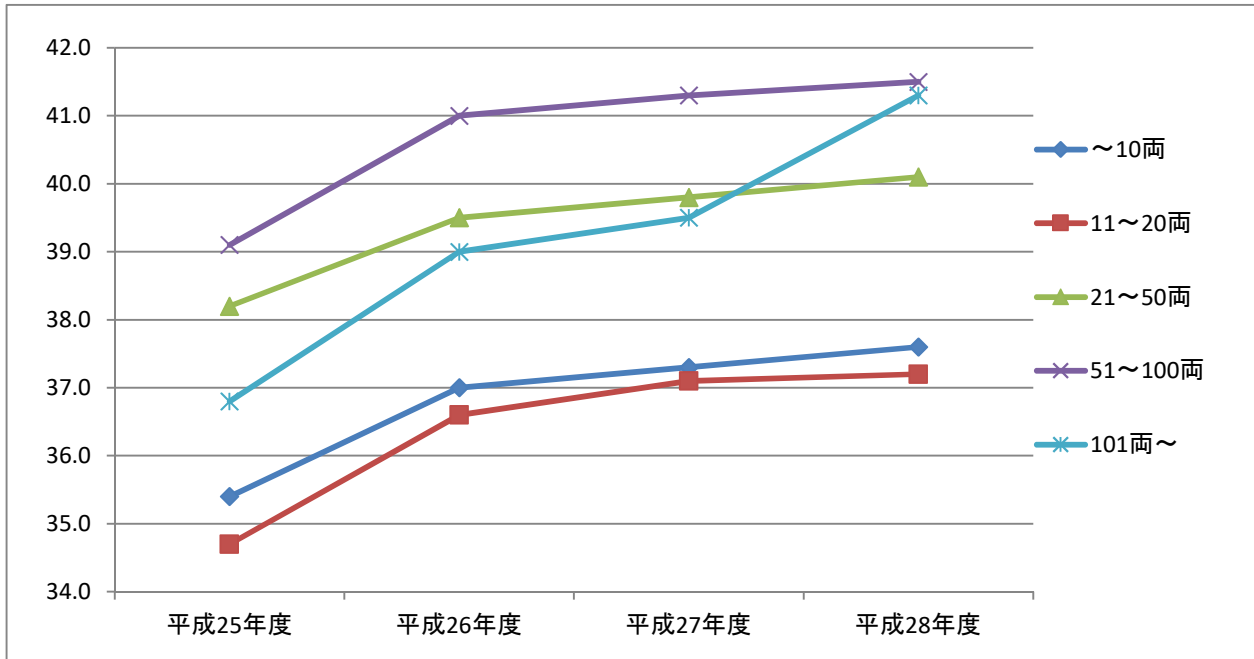
現在の運転者不足を要因とする車両不足傾向は、需給関係を変化させ、運賃等の水準引上げ交渉にも好影響を与える傾向にある。交渉では、運転者人材不足と労働関係規制を理由に、運送・取引条件の見直しとして、運賃・料金の引上げがなされる成功事例が多く見られる。

<対営業収益 備車費比率の推移(平成25年度～28年度)>

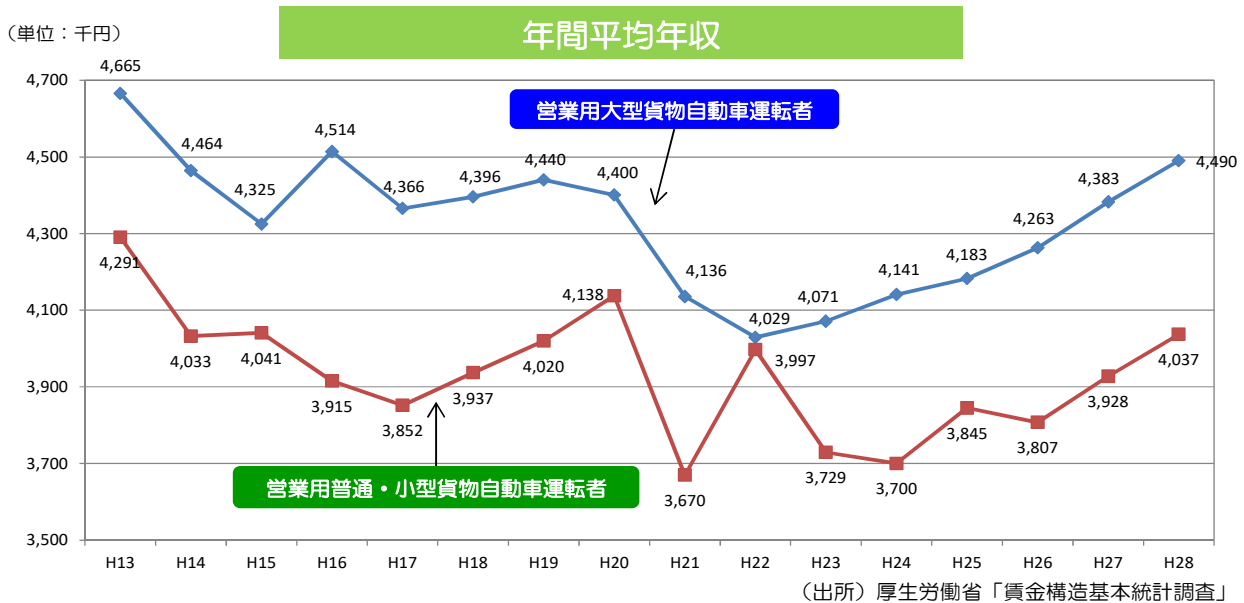


運転者人材の不足は、人件費比率の上昇にもつながっている。運転者人材が不足することで、募集する際の賃金水準を上げたり、既存の賃金水準を引き上げることで退職を引き留めようとする動きが考察される。

＜対営業収益 人件費比率の推移(平成25年度～28年度)＞



参考) 営業用大型貨物自動車運転者及び営業用普通・小型貨物自動車運転者の年間平均年収の推移



資料1：営業収益・営業利益率・経常利益率(貨物運送事業)

区 分		営業収益(1者平均 千円)			営業利益率(%)			経常利益率(%)		
		26年度	27年度	28年度	26年度	27年度	28年度	26年度	27年度	28年度
全 体		(▲ 0.8) 200,795	(0.3) 201,492	(6.1) 213,751	▲ 0.9	▲ 0.3	0.2	▲ 0.2	0.2	0.9
車 両 規 模 別	10台以下	(▲ 0.4) 54,520	(0.6) 54,852	(3.5) 56,780	▲ 2.3	▲ 1.3	▲ 0.7	▲ 0.9	▲ 0.1	0.8
	11～20台	(▲ 1.1) 145,375	(0.5) 146,126	(3.9) 151,893	▲ 1.0	▲ 0.4	0.1	▲ 0.1	0.2	0.9
	21～50台	(▲ 0.6) 317,900	(▲ 3.4) 306,958	(4.9) 321,930	▲ 0.8	▲ 0.2	0.2	▲ 0.2	0.3	0.9
	51～100台	(▲ 0.1) 614,808	(▲ 1.8) 603,821	(5.9) 639,716	▲ 0.6	▲ 0.1	0.3	▲ 0.1	0.2	0.8
	101台以上	(▲ 1.7) 1,135,561	(2.9) 1,168,593	(11.5) 1,303,147	▲ 0.2	0.0	1.0	0.0	0.1	1.2
地 域 別	北海道	(▲ 6.0) 184,045	(▲ 0.4) 183,236	(▲ 2.6) 178,484	▲ 0.5	▲ 0.1	0.1	0.2	0.4	0.9
	東 北	(▲ 11.7) 217,097	(2.8) 223,255	(5.0) 234,433	▲ 0.2	0.0	0.1	0.8	0.1	1.1
	北陸信越	(▲ 1.7) 261,807	(0.6) 263,305	(6.7) 280,920	▲ 1.0	▲ 0.1	0.1	▲ 0.3	0.5	0.8
	関 東	(▲ 0.8) 176,697	(1.3) 178,970	(13.5) 203,115	▲ 1.4	▲ 0.3	0.0	▲ 0.6	0.3	0.7
	中 部	(4.8) 229,935	(▲ 0.3) 229,206	(7.3) 245,956	▲ 0.4	▲ 0.2	0.3	0.3	0.3	1.2
	近 畿	(8.3) 208,469	(▲ 1.3) 205,721	(1.6) 208,999	▲ 1.8	▲ 0.4	0.3	▲ 1.0	▲ 0.1	0.7
	中 国	(10.3) 192,048	(0.4) 192,771	(8.1) 208,412	▲ 0.8	▲ 0.7	0.2	▲ 0.2	▲ 0.2	0.9
	四 国	(▲ 3.2) 164,527	(3.8) 170,722	(▲ 2.9) 165,846	▲ 0.6	▲ 0.4	0.3	▲ 0.1	0.1	1.3
	九 州	(▲ 0.5) 202,356	(0.4) 203,110	(3.8) 210,763	▲ 0.5	▲ 0.5	0.2	0.1	0.2	0.9

(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:集計対象事業者の車両規模別・地域別の経営規模(1者平均)

		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		12,274	215,033	159,552	21.4	70,624
車 両 規 模 別	10台以下	8,931	56,892	44,819	6.7	24,587
	11～20台	12,030	152,310	108,169	15.0	51,391
	21～50台	14,143	323,300	247,650	31.2	107,720
	51～100台	20,275	648,628	496,576	65.9	187,581
	101台以上	22,582	1,319,679	765,068	128.0	322,262
地 域 別	北海道	13,993	179,790	119,439	17.7	92,292
	東 北	14,691	239,731	179,608	23.6	99,767
	北陸信越	16,767	282,349	212,402	27.0	73,327
	関 東	10,618	203,820	148,638	21.3	68,666
	中 部	13,363	246,451	193,369	23.0	69,836
	近 畿	14,092	210,092	155,159	21.9	57,099
	中 国	9,556	209,322	158,942	20.5	67,223
	四 国	10,576	166,089	124,952	15.9	48,161
九 州	9,825	211,834	156,311	22.0	68,668	

		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(日車)	延実働車両数(日車)
全 体		1,254,319	850,930	21.4	7,815	4,876
車 両 規 模 別	10台以下	310,244	199,324	6.8	2,471	1,543
	11～20台	829,915	569,414	14.8	5,410	3,399
	21～50台	1,997,640	1,355,399	30.0	10,936	6,574
	51～100台	3,320,788	2,281,453	65.3	23,829	15,440
	101台以上	9,342,467	6,319,300	164.6	59,932	40,228
地 域 別	北海道	1,470,285	904,361	24.2	8,818	5,405
	東 北	1,462,390	1,043,538	23.1	8,415	5,243
	北陸信越	1,541,826	1,074,218	25.2	9,207	5,736
	関 東	1,097,537	720,622	20.5	7,468	4,744
	中 部	1,319,543	901,148	22.7	8,305	5,160
	近 畿	1,107,912	746,266	19.8	7,230	4,558
	中 国	1,200,923	842,450	20.6	7,524	4,685
	四 国	971,832	692,754	16.5	6,038	3,647
九 州	1,343,566	904,527	21.9	7,990	5,002	

(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」の平均値)

[1者平均額(千円)・構成比(%)]

	全体					
	26年度		27年度		28年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	200,795	100.0	201,492	100.0	213,751	100.0
運送収入	199,768	99.5	200,794	99.7	212,829	99.6
貨物運賃	193,596	96.4	193,778	96.2	205,324	96.1
その他	6,172	3.1	7,016	3.5	7,505	3.5
運送雑収	1,027	0.5	698	0.3	922	0.4
営業費用	202,676	100.9	202,075	100.3	213,405	99.8
運送費	175,218	87.3	172,129	85.4	182,979	85.6
人件費	77,983	38.8	79,015	39.2	84,550	39.6
燃料油脂費	38,123	19.0	31,018	15.4	29,979	14.0
ガソリン代	956	0.5	803	0.4	826	0.4
軽油費	36,672	18.3	29,816	14.8	28,754	13.5
その他	495	0.2	399	0.2	399	0.2
修繕費	11,740	5.8	12,451	6.2	12,780	6.0
事業用自動車	11,224	5.6	11,741	5.8	12,240	5.7
その他	516	0.3	710	0.4	540	0.3
減価償却費	10,289	5.1	12,438	6.2	13,365	6.3
事業用自動車	9,622	4.8	11,471	5.7	12,526	5.9
その他	667	0.3	967	0.5	839	0.4
保険料	4,387	2.2	4,522	2.2	4,784	2.2
施設使用料	1,944	1.0	1,712	0.8	1,844	0.9
自動車リース料	2,455	1.2	2,482	1.2	2,864	1.3
施設賦課税	1,243	0.6	1,255	0.6	1,293	0.6
事故賠償費	235	0.1	237	0.1	250	0.1
道路使用料	6,811	3.4	7,135	3.5	7,651	3.6
フェリーボート利用料	798	0.4	916	0.5	679	0.3
その他	19,210	9.6	18,948	9.4	22,940	10.7
備車費等	12,869	6.4	13,739	6.8	17,861	8.4
一般管理費	27,458	13.7	29,946	14.9	30,426	14.2
人件費	15,423	7.7	16,907	8.4	17,339	8.1
その他	12,035	6.0	13,039	6.5	13,087	6.1
営業損益	-1,881	-0.9	-583	-0.3	346	0.2
営業外収益	3,256	1.6	3,057	1.5	3,453	1.6
金融収益	118	0.1	132	0.1	174	0.1
営業外費用	1,803	0.9	2,108	1.0	1,868	0.9
金融費用	1,321	0.7	1,264	0.6	1,301	0.6
経常損益	-428	-0.2	366	0.2	1,931	0.9
集計事業者数(者)	2,192	100%	2,373	100%	2,333	100%
営業利益計上(者)	1,019	46%	1,219	51%	1,287	55%
経常利益計上(者)	1,170	53%	1,311	55%	1,412	61%

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/>