

経営分析報告書(概要版)

—平成29年度決算版—

平成31年3月



全ト協の経営分析 平成29年度決算版

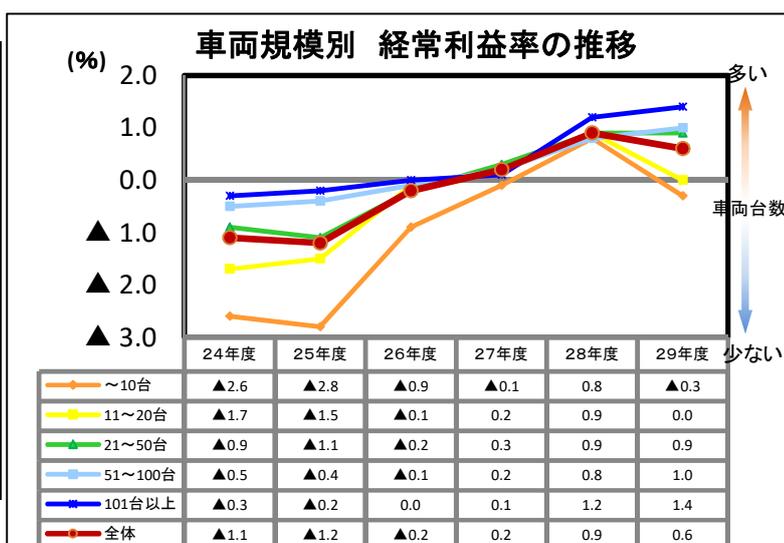
(対象期間:平成28年10月～平成30年8月)

運賃改善等により営業収益は改善傾向となったものの、燃料コスト、人材コスト、高速道路利用コスト等の増大により、営業赤字に転じた

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(%)			
	27年度	28年度	29年度	27年度	28年度	29年度	
全体	(0.3) 201,492	(6.1) 213,751	(2.8) 219,693	▲0.3	0.2	▲0.3	
車両規模別	～10	(0.6) 54,852	(3.5) 56,780	(4.0) 59,024	▲1.3	▲0.7	▲1.5
		(0.5) 146,126	(3.9) 151,893	(4.4) 158,533	▲0.4	0.1	▲0.9
	11～20	(▲3.4) 306,958	(4.9) 321,930	(0.7) 324,052	▲0.2	0.2	0.0
		(▲1.8) 603,821	(5.9) 639,716	(2.1) 653,458	▲0.1	0.3	0.2
	101以上	(2.9) 1,168,593	(11.5) 1,303,147	(2.3) 1,333,006	0.0	1.0	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(以下、「全ト協」という。)は、平成29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27回目となる。

全国の事業者2,413者(有効数)から提出された平成29年度決算(平成28年10月から平成30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。

本年度の対象期間において、営業収益(貨物運送事業収入)は1者平均219,693千円で、前年度に比べ2.8%の増加。営業収益の増加は、運賃等の見直し及び貨物量増加等が営業収益の改善に寄与したものである。一方、燃料価格上昇による燃料油脂費増加、深刻な運転者人材不足への対応として賃金引上げ(賞与の増額等)による人件費増加、働車の運賃等単価の引上げ、さらに長時間労働の抑制・稼働率向上に向けた高速道路利用拡大によるコストアップ要因が影響し、営業利益率及び経常利益率はともに悪化に転じた。

こうしたことから、貨物運送事業における営業損益段階で黒字の事業者の割合は50%(1,206者)とほぼ半数となった。また、車両10台以下の区分では55%(414者)が営業赤字となり、複数のコストアップ要因は特に事業規模がより小さい事業者へ強く影響したものと考えられる。

以上から、運賃等の水準引上げ及び貨物量増加により、営業収益は改善傾向となったものの、燃料コスト、人材コスト、高速道路利用コスト等の増大により、今期、営業赤字に転じた。なお、経常利益は前年度比で減少したものの、黒字圏を堅持した。

トラック運送事業の経営実態

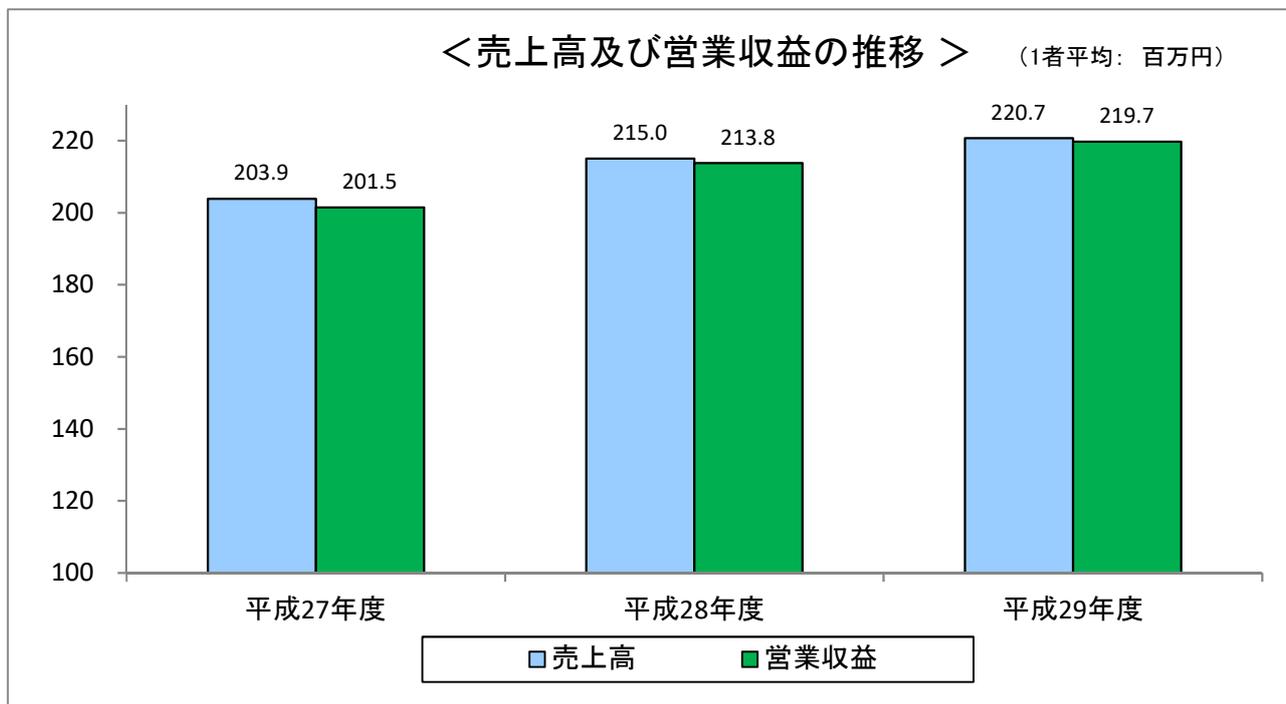
全ト協では全国のトラック運送事業者2,413者(有効数)における平成29年度「事業報告書及び事業実績報告書」に基づき集計、分析した「経営分析報告書」(平成29年度決算版)をまとめた。

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

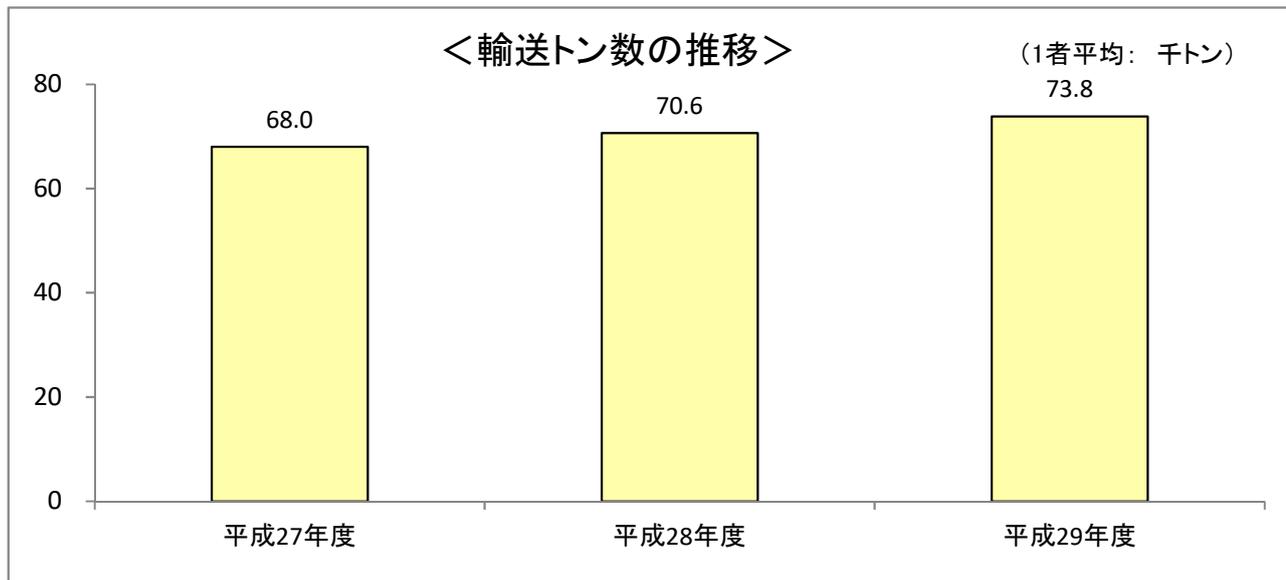
平成29年度においては、輸送トン数は増加傾向となり、運賃等の水準も上昇傾向にあったことから、営業収益(貨物運送事業収入)は回復基調で推移したものの、燃料価格上昇による燃料油脂費コスト増加、人材不足を背景とした人件費コストの増加、輸送効率を高めるための高速道路利用料の増加が影響し、営業利益を圧迫した。

平成29年度の売上高(兼業分を含む全ての売上高、1者平均)は220.7百万円と、前年度の215.0百万円に比べて2.7%の増収となった。うち貨物運送事業収入(1者平均)も219.7百万円と、前年度の213.8百万円に比べて2.8%増加したことから、平成29年度における売上高及び貨物運送事業収入は、三期連続で増収基調となった。



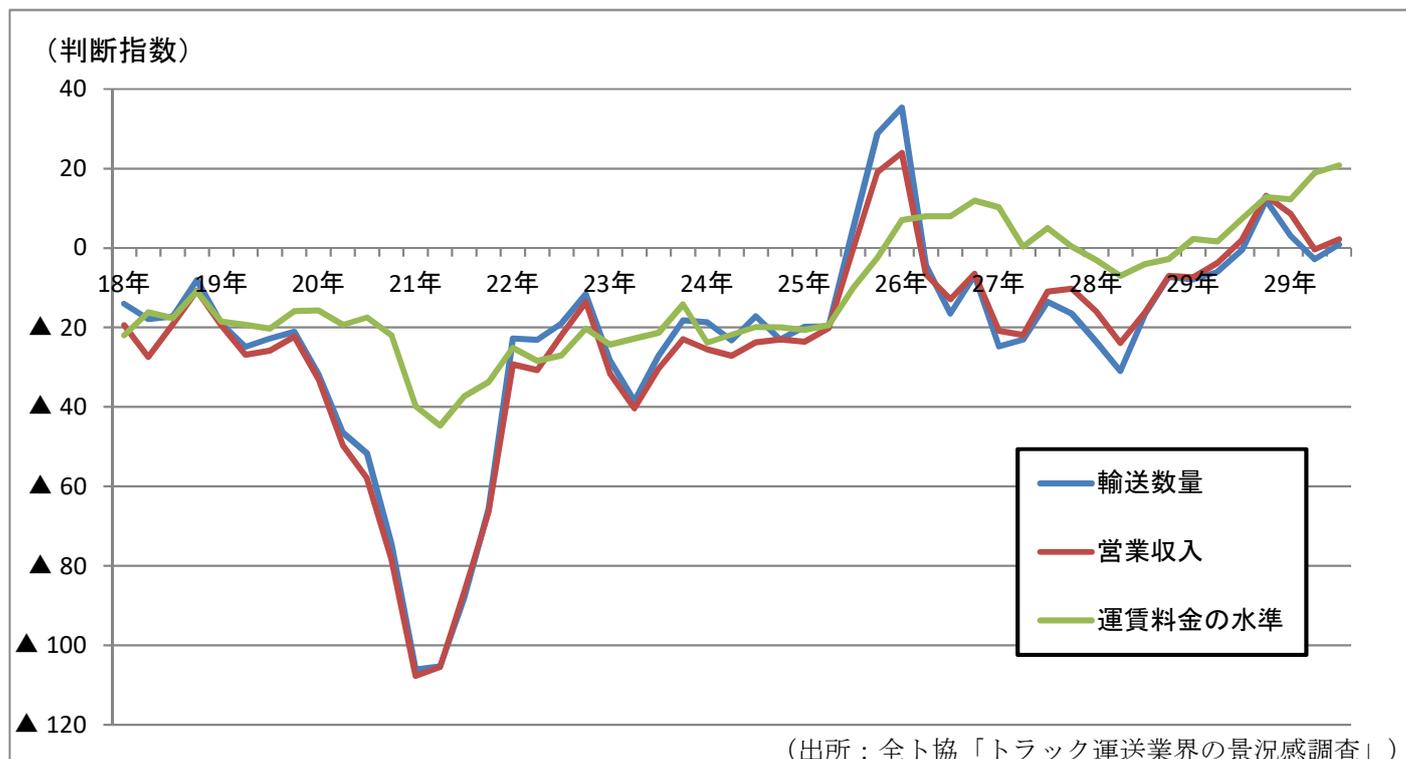
輸送トン数の動向

平成29年度の輸送トン数(1者平均)は73.8千トンで、前年度70.6千トンと比較して、4.6%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、平成26年3月の消費税増税の駆け込み需要の増大により回復傾向から一転悪化傾向に転じたが、深刻な運転者人材の不足を背景とした車両不足から、平成28年から回復基調で推移している。特に、運賃料金水準はこれまでの引下げ圧力が強い状況から、平成29年には深刻な人材不足、車両不足による需給改善により、平成5年調査以降、最も高い水準で推移している。

＜トラック運送業界の景況感調査＞

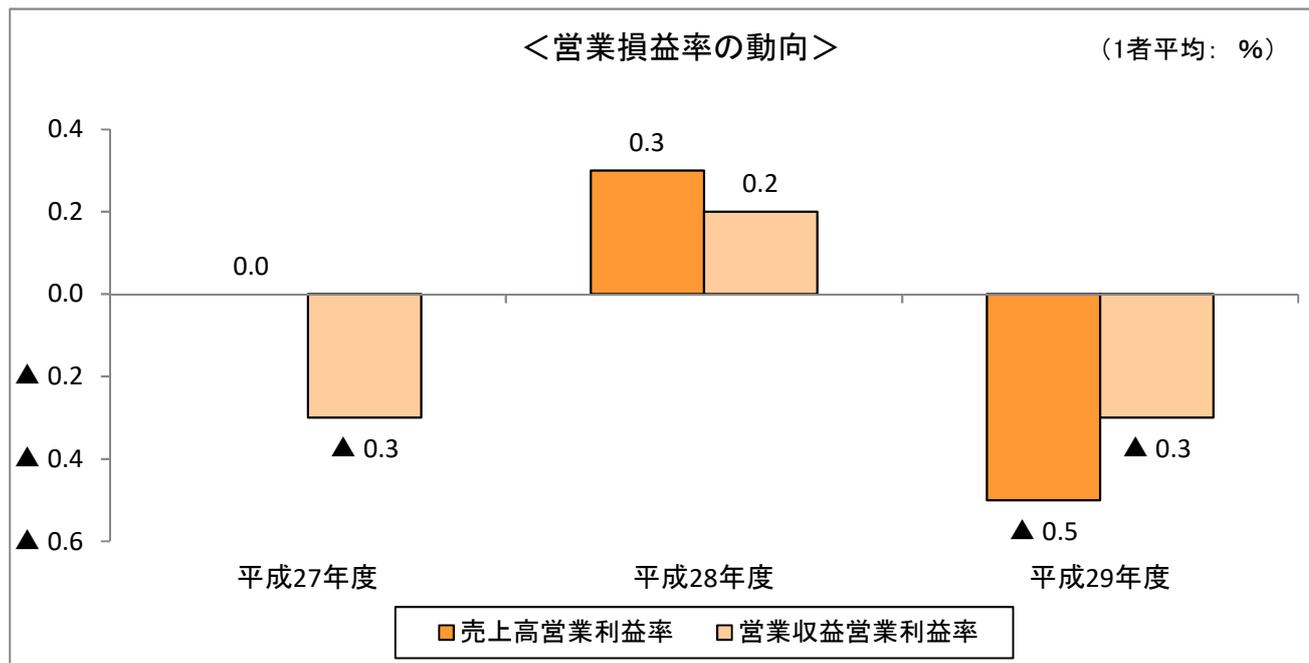


営業損益及び経常損益の状況

◆営業損益の動向

貨物運送事業では、前年度における事業者1者当たり営業黒字346千円から917千円減少し、本年度は営業赤字▲571千円となり、再び赤字圏へシフトした。

本年度の売上高営業利益率(すべての事業)は▲0.5%と、前年度0.3%から0.8ポイント悪化。営業収益営業利益率(貨物運送事業)は▲0.3%と、前年度0.2%から0.5ポイント悪化した。

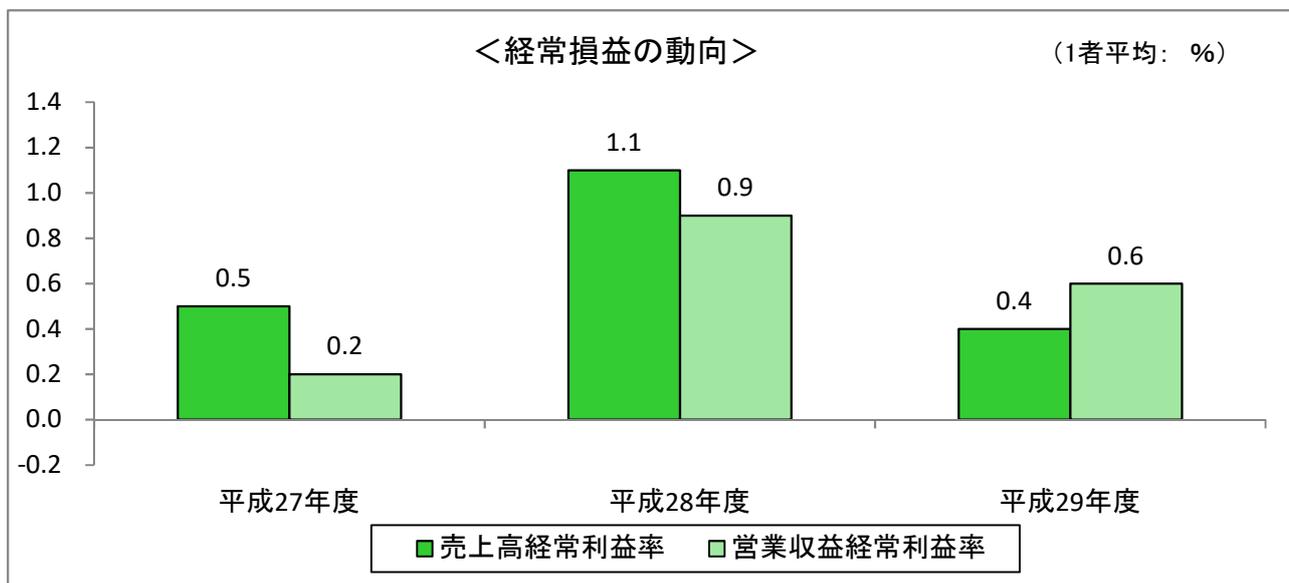


◆経常損益の動向

平成29年度の売上高経常利益率(全ての事業)は0.4%と前年度から0.7ポイント悪化、営業収益経常利益率(貨物運送事業)は0.6%と0.3ポイント悪化した。

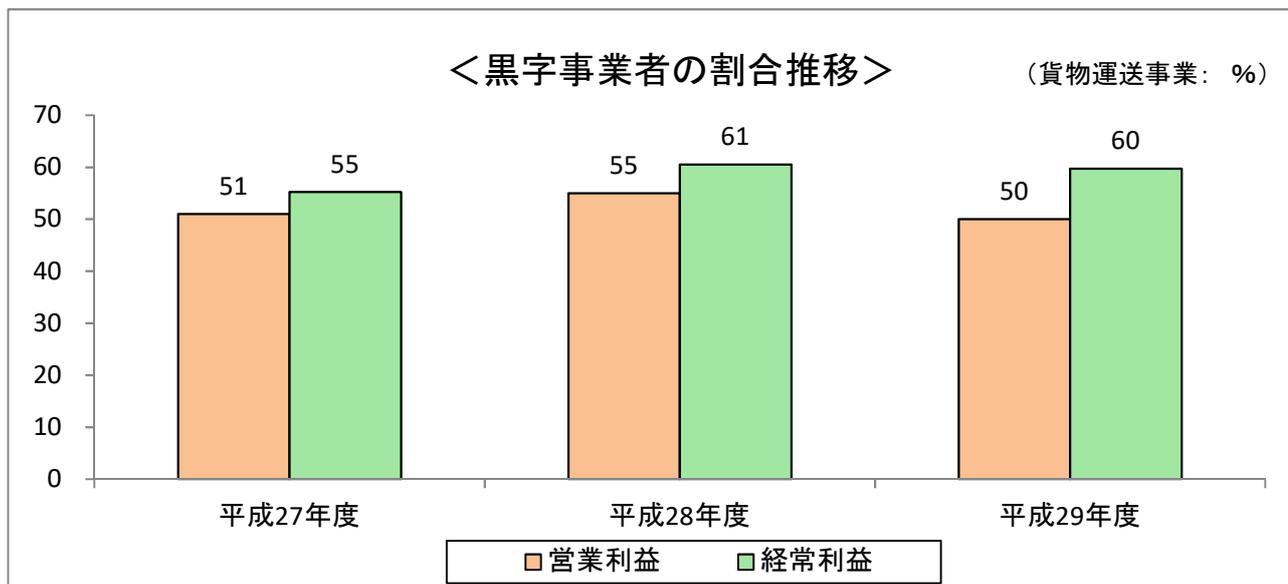
貨物運送事業者1者平均の経常利益(貨物運送事業)1,411千円で、前年度の経常利益1,931千円に比べ、520千円減少し、悪化に転じた。

事業規模別に考察すると、「～10台」及び「11～20台」の区分では、経常損益は悪化傾向、「21～50台」は横ばい、「51～100台」「101台～」の区分は改善傾向を示した。この原因として、燃料コスト等のマイナス要因は規模を問わず影響を受けているが、荷主取引の比率が大きい車両規模の大きい事業者では運賃等の引上げ交渉に成功し、営業収益が拡大。しかし一方で、元請からの受注比率が相対的に大きい中小事業者では、対元請との運賃等の引上げ交渉に難航する傾向にあり、営業収益の拡大につながっていないケースが多く、コストアップの影響を大きく受ける状況にあると考察される。



◆貨物運送事業における黒字事業者の割合

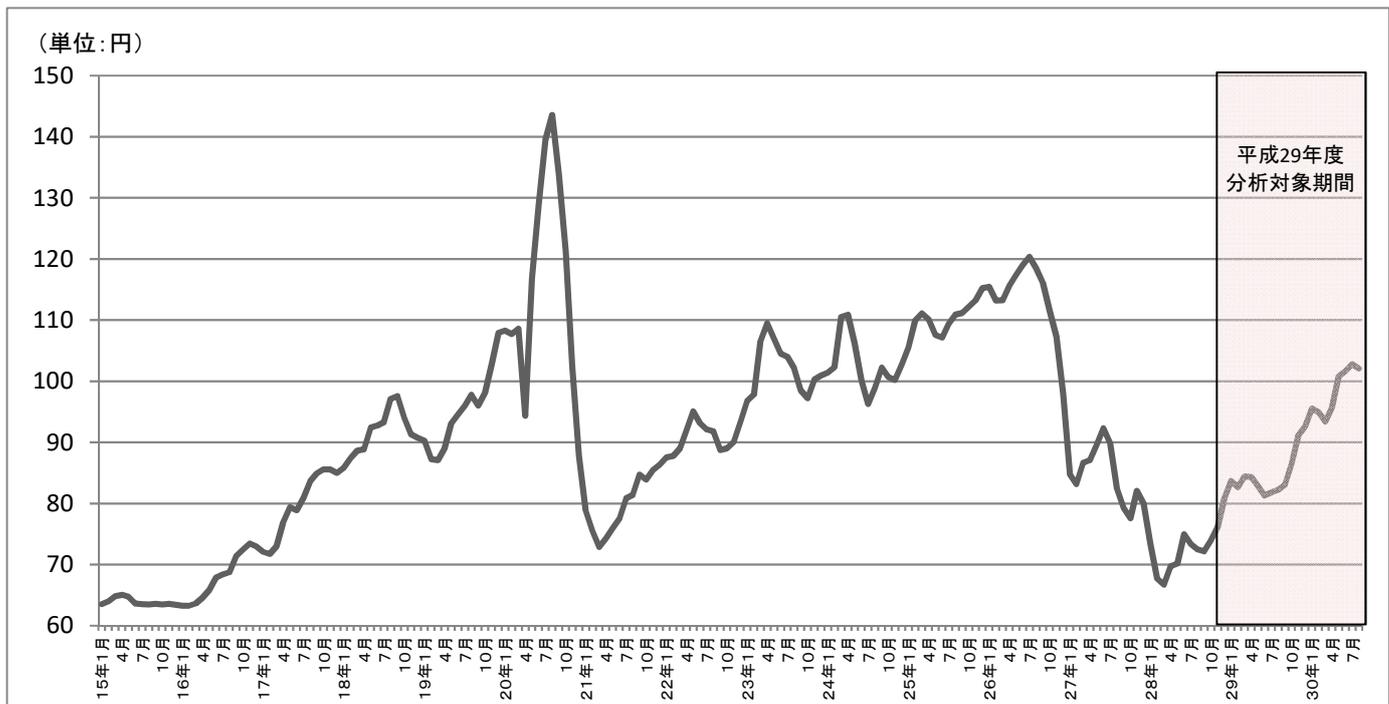
貨物運送事業における黒字事業者の割合は、営業利益段階の黒字事業者は50%と、前年度から5ポイント悪化、さらに経常利益段階の黒字事業者は60%と、前年度から1ポイント悪化した。



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30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28年10月から平成30年8月までの間、73円台から102円台までのレンジで推移し、23ヵ月間の平均価格は88.44円となった。



◆ 平成27年度から平成29年度までの軽油の平均価格推移

本経営分析報告書の対象期間である平成27年度から平成29年度までの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28年度比+11%台から+14%台の上昇率となっている。

軽油価格の上昇は、燃料油脂費率を増大させ、その結果、営業利益率及び経常利益率を悪化させた。

＜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27年度	92.24	82.60	90.98
平成28年度	85.95	77.14	84.90
平成29年度	96.28	88.44	94.97
対平成28年度増減	+12.0%	+14.7%	+11.9%

※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

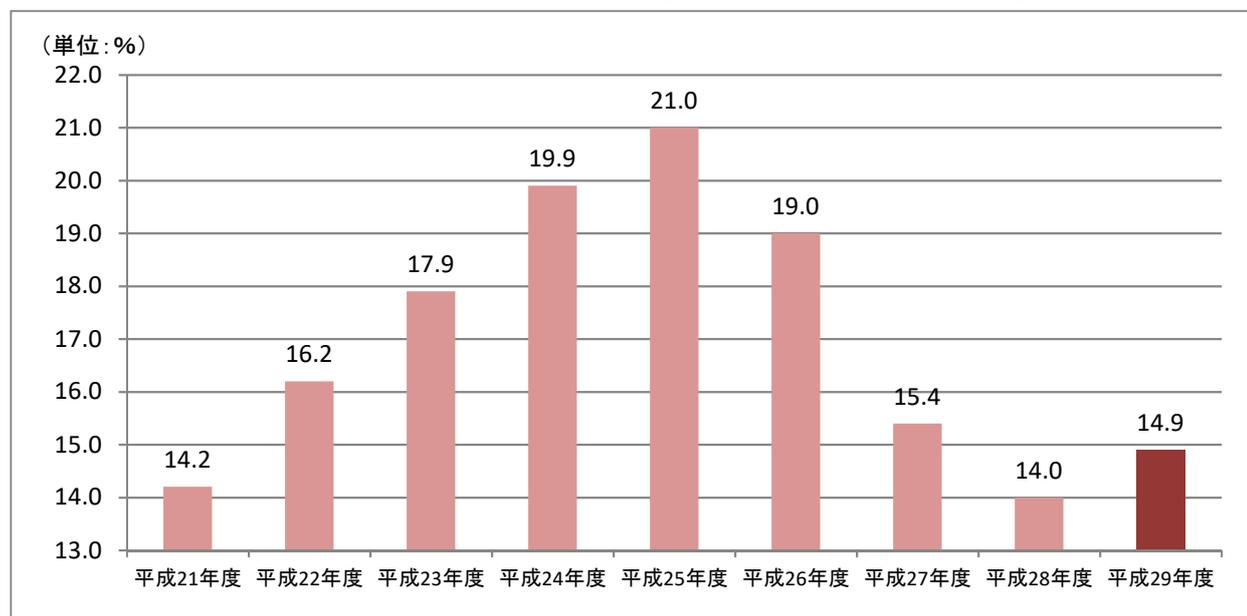
※平成29年度：平成28年10月～平成30年8月までの平均値

(出所：公益社団法人全日本トラック協会調査より作成)

◆ 燃料価格上昇による運送原価への影響

燃料価格の上昇は、運送原価の増加要因の一つとなっている。下図は平成21年度からの燃料油脂費比率（対営業収益）の推移を示したものである。本年度は燃料価格上昇の影響を受け、平成28年度14.0%から0.9ポイント上昇し、14.9%となっている。

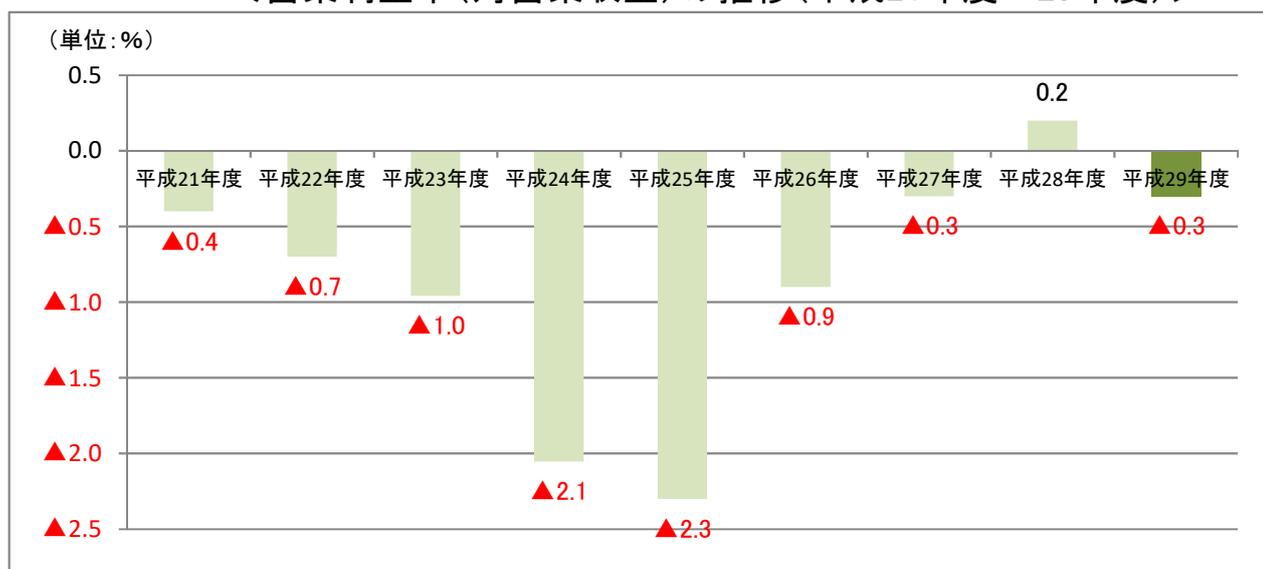
＜燃料油脂費率の推移(平成21年度～29年度)＞



◆ 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）まで改善したものの、平成29年度においては燃料価格の再上昇の影響を受け、営業利益率は▲0.3%となった。

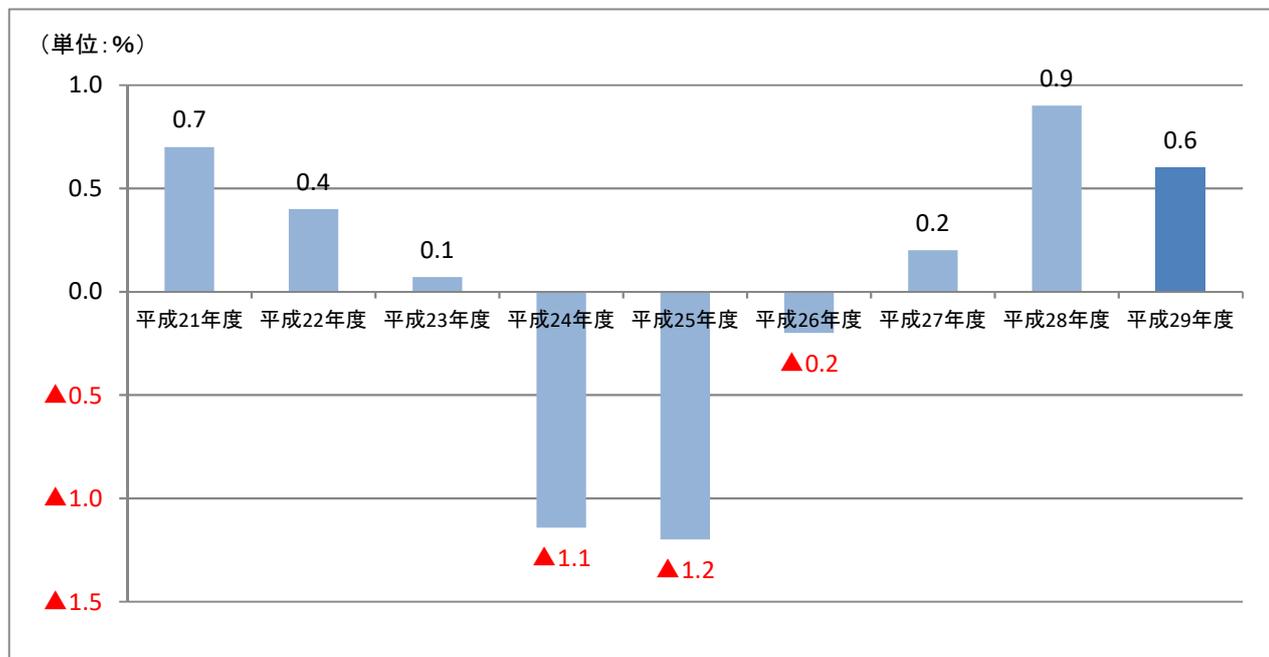
＜営業利益率(対営業収益)の推移(平成21年度～29年度)＞



◆ 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、燃料価格の下落等を受け、+0.9%（平成28年度）まで改善したが、燃料価格等のコストアップ要因が影響し、平成29年度は0.6%と悪化傾向となった。

<経常利益率(対営業収益)の推移(平成21年度～29年度)>

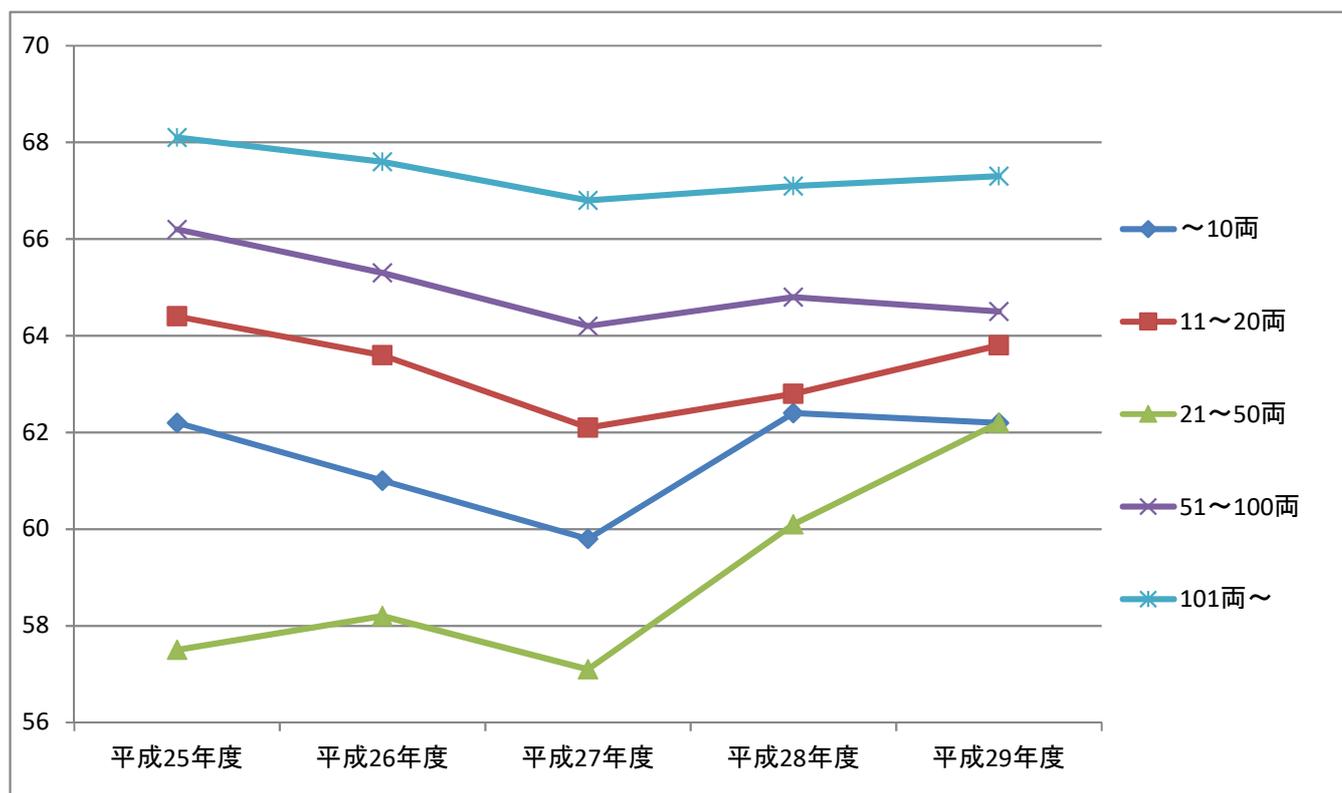


トピック2 運転者人材不足の影響の考察

◆ 運転者不足の実態と実働率の関係

トラック運送業では、運転者人材が必要人員分を確保できず、実働率が平成27年度まで悪化傾向にあったが、賃金引上げによる採用拡大に取組むケースが多くなり、実働率は改善傾向で推移している。

＜実働率の推移(平成25年度～29年度)＞



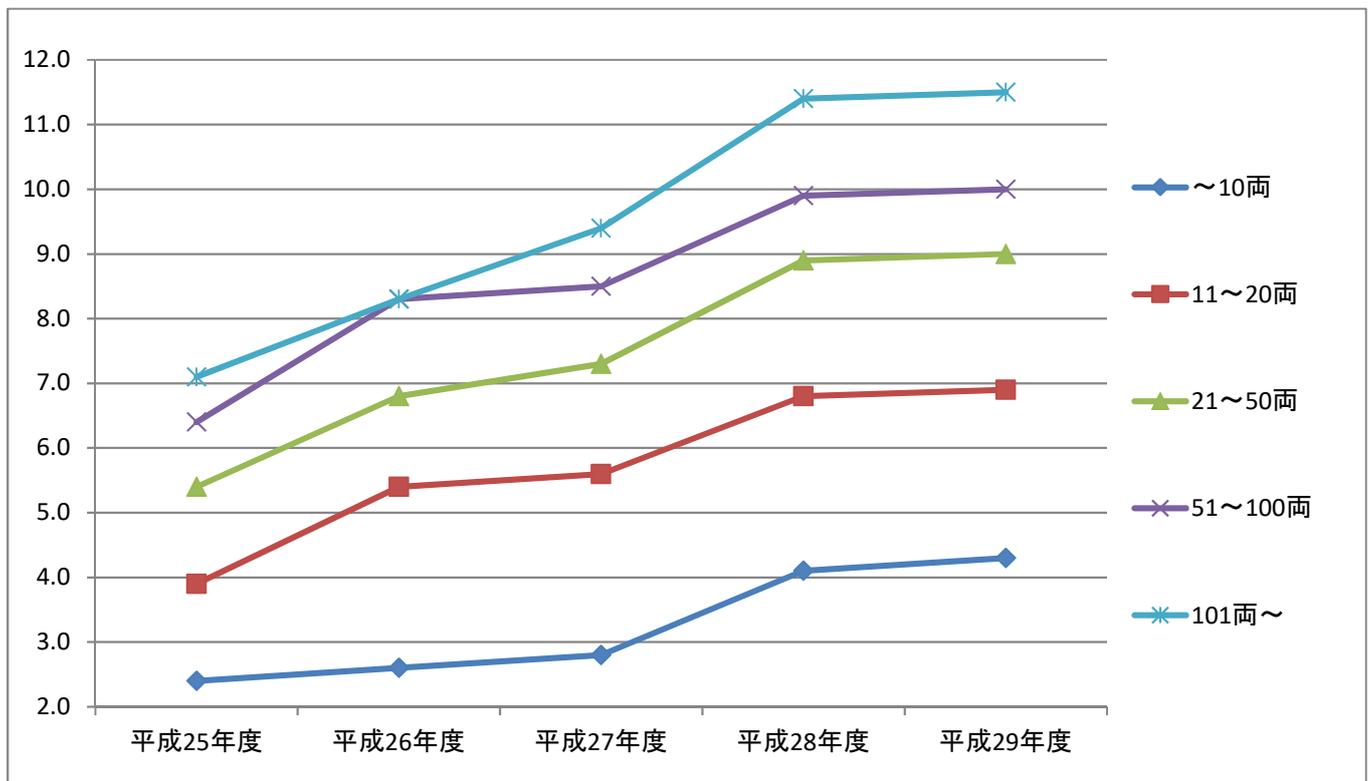
◆ 運転者人材の不足をカバーするために備車利用率が微増

運転者人材の不足は、稼働できる車両数を減少させる方向に作用するため、運転者人材の不足分を備車でカバーしたり、自社の役員、事務スタッフ等がカバーしたりする実態にある。備車費比率は平成28年度は各車両区分において全て上昇し、平成29年度は微増傾向で推移している。

平成29年度は備車の運賃等が上昇傾向であり、車両不足から備車利用の拡大を図ることができない背景がある。

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・料金の水準引上げ交渉にも好影響を与えており、運転者人材の確保に向けた賃金引上げ、長時間労働の抑制などを理由に、運賃等の引上げがなされるケースが増えている。

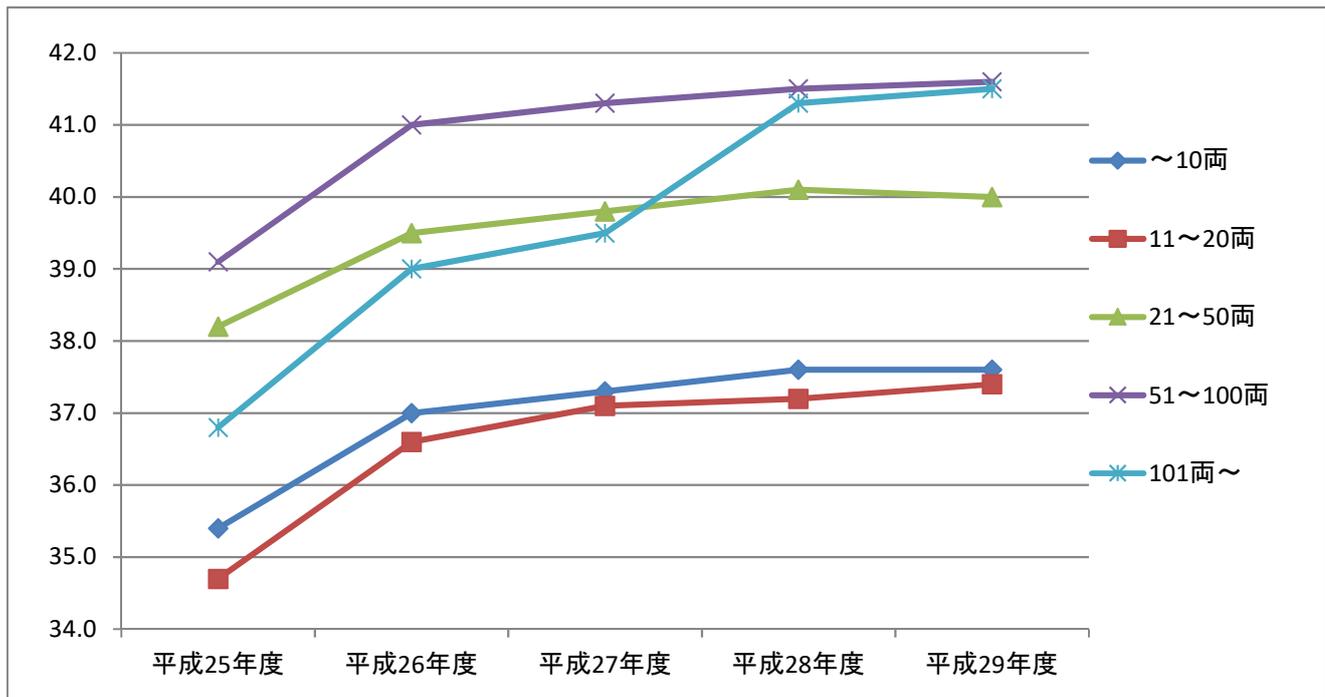
＜対営業収益 備車費比率の推移(平成25年度～29年度)＞



運転者人材の不足は、1ヵ月当たりの賃金水準の上昇につながり、人件費比率の上昇（高止まり）にも影響を与えている。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、既存運転者の賃金（賞与）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は、平成29年度も引き続き考察された。

平成29年度の特徴として、将来リスクに備え、賃金据置きにしておき、賞与を上げ、賃金総額の改善に取り組むケースが多く見受けられる。

＜対営業収益 人件費比率の推移(平成25年度～29年度)＞



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(%)		
		27年度	28年度	29年度	27年度	28年度	29年度	27年度	28年度	29年度
全 体		(0.3) 201,492	(6.1) 213,751	(2.8) 219,693	▲ 0.3	0.2	▲ 0.3	0.2	0.9	0.6
車 両 規 模 別	10台以下	(0.6) 54,852	(3.5) 56,780	(4.0) 59,024	▲ 1.3	▲ 0.7	▲ 1.5	▲ 0.1	0.8	▲ 0.3
	11～20台	(0.5) 146,126	(3.9) 151,893	(4.4) 158,533	▲ 0.4	0.1	▲ 0.9	0.2	0.9	0.0
	21～50台	(▲ 3.4) 306,958	(4.9) 321,930	(0.7) 324,052	▲ 0.2	0.2	0.0	0.3	0.9	0.9
	51～100台	(▲ 1.8) 603,821	(5.9) 639,716	(2.1) 653,458	▲ 0.1	0.3	0.2	0.2	0.8	1.0
	101台以上	(2.9) 1,168,593	(11.5) 1,303,147	(2.3) 1,333,006	0.0	1.0	0.6	0.1	1.2	1.4
地 域 別	北海道	(▲ 0.4) 183,236	(▲ 2.6) 178,484	(▲ 8.2) 163,820	▲ 0.1	0.1	0.7	0.4	0.9	1.7
	東 北	(2.8) 223,255	(5.0) 234,433	(3.6) 242,763	0.0	0.1	▲ 0.4	0.1	1.1	0.7
	北陸信越	(0.6) 263,305	(6.7) 280,920	(6.7) 299,618	▲ 0.1	0.1	▲ 0.3	0.5	0.8	0.5
	関 東	(1.3) 178,970	(13.5) 203,115	(▲ 8.5) 185,900	▲ 0.3	0.0	▲ 0.6	0.3	0.7	0.3
	中 部	(▲ 0.3) 229,206	(7.3) 245,956	(12.0) 275,448	▲ 0.2	0.3	0.0	0.3	1.2	1.1
	近 畿	(▲ 1.3) 205,721	(1.6) 208,999	(▲ 11.0) 185,990	▲ 0.4	0.3	▲ 0.4	▲ 0.1	0.7	0.4
	中 国	(0.4) 192,771	(8.1) 208,412	(8.4) 225,951	▲ 0.7	0.2	▲ 0.6	▲ 0.2	0.9	0.2
	四 国	(3.8) 170,722	(▲ 2.9) 165,846	(16.1) 192,476	▲ 0.4	0.3	0.1	0.1	1.3	1.0
	九 州	(0.4) 203,110	(3.8) 210,763	(17.1) 246,863	▲ 0.5	0.2	0.1	0.2	0.9	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:経営規模(一般貨物運送事業1者平均)

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)は以下の通り

		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		13,195	220,690	187,823	22.2	73,844
車 両 規 模 別	10台以下	9,350	59,158	49,428	6.9	26,115
	11～20台	13,055	158,762	132,167	15.4	53,913
	21～50台	15,029	325,516	283,608	32.2	113,056
	51～100台	20,963	659,280	593,637	67.4	191,471
	101台以上	32,888	1,341,491	956,041	133.5	327,666
地 域 別	北海道	12,263	164,277	117,844	14.7	108,855
	東 北	15,491	245,659	203,985	25.2	77,861
	北陸信越	18,396	301,567	245,207	29.8	86,199
	関 東	11,768	186,362	166,823	20.7	59,293
	中 部	14,655	275,644	256,155	26.1	79,344
	近 畿	14,323	186,367	172,131	19.0	60,301
	中 国	11,666	228,037	179,587	21.4	81,986
	四 国	11,557	192,751	159,670	17.3	65,328
	九 州	10,994	247,821	206,105	24.6	86,931

		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		1,255,572	870,788	21.8	7,955	5,050
車 両 規 模 別	10台以下	315,265	205,914	7.0	2,539	1,580
	11～20台	858,700	593,320	15.1	5,495	3,506
	21～50台	1,893,648	1,317,902	30.4	11,086	6,891
	51～100台	3,316,887	2,380,525	65.2	23,783	15,343
	101台以上	10,248,595	7,007,329	158.3	57,769	38,890
地 域 別	北海道	830,434	531,316	21.7	7,906	4,657
	東 北	1,522,536	1,096,646	23.0	8,411	5,351
	北陸信越	1,642,379	1,172,789	30.1	10,985	7,037
	関 東	997,662	654,726	19.1	6,956	4,487
	中 部	1,413,524	997,723	24.4	8,922	5,634
	近 畿	955,955	657,770	17.8	6,514	4,123
	中 国	1,360,006	964,587	21.5	7,864	4,772
	四 国	1,269,397	895,919	18.2	6,638	4,198
	九 州	1,593,400	1,121,463	24.4	8,910	5,795

(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					
	27年度		28年度		29年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	201,492	100.0	213,751	100.0	219,693	100.0
運送収入	200,794	99.7	212,829	99.6	218,046	99.3
貨物運賃	193,778	96.2	205,324	96.1	210,617	95.9
その他	7,016	3.5	7,505	3.5	7,429	3.4
運送雑収	698	0.3	922	0.4	1,647	0.7
営業費用	202,075	100.3	213,405	99.8	220,264	100.3
運送費	172,129	85.4	182,979	85.6	189,025	86.0
人件費	79,015	39.2	84,550	39.6	87,028	39.6
燃料油脂費	31,018	15.4	29,979	14.0	32,825	14.9
ガソリン代	803	0.4	826	0.4	1,120	0.5
軽油費	29,816	14.8	28,754	13.5	31,228	14.2
その他	399	0.2	399	0.2	477	0.2
修繕費	12,451	6.2	12,780	6.0	13,104	6.0
事業用自動車	11,741	5.8	12,240	5.7	12,592	5.7
その他	710	0.4	540	0.3	512	0.2
減価償却費	12,438	6.2	13,365	6.3	13,286	6.0
事業用自動車	11,471	5.7	12,526	5.9	12,479	5.7
その他	967	0.5	839	0.4	807	0.4
保険料	4,522	2.2	4,784	2.2	4,617	2.1
施設使用料	1,712	0.8	1,844	0.9	2,198	1.0
自動車リース料	2,482	1.2	2,864	1.3	3,124	1.4
施設賦課税	1,255	0.6	1,293	0.6	1,181	0.5
事故賠償費	237	0.1	250	0.1	232	0.1
道路使用料	7,135	3.5	7,651	3.6	8,730	4.0
フェリーボート利用料	916	0.5	679	0.3	707	0.3
その他	18,948	9.4	22,940	10.7	21,993	10.0
傭車費等	13,739	6.8	17,861	8.4	18,673	8.5
一般管理費	29,946	14.9	30,426	14.2	31,239	14.2
人件費	16,907	8.4	17,339	8.1	17,891	8.1
その他	13,039	6.5	13,087	6.1	13,348	6.1
営業損益	-583	-0.3	346	0.2	-571	-0.3
営業外収益	3,057	1.5	3,453	1.6	3,794	1.7
金融収益	132	0.1	174	0.1	197	0.1
営業外費用	2,108	1.0	1,868	0.9	1,812	0.8
金融費用	1,264	0.6	1,301	0.6	1,193	0.5
経常損益	366	0.2	1,931	0.9	1,411	0.6
集計事業者数(者)	2,373	100%	2,333	100%	2,413	100%
営業利益計上(者)	1,219	51%	1,287	55%	1,206	50%
経常利益計上(者)	1,311	55%	1,412	61%	1,442	60%

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/>