

東ト協経営分析結果(平成23年度決算結果)概要 (速報版)

I. 目的

全日本トラック協会では、平成4年度から毎年「一般貨物自動車運送事業事業報告書」並びに「貨物自動車運送事業実績報告書」(以下「事業報告書等」)を活用した経営分析報告書を作成しており、東ト協においても、同事業への会員の参加を募っているところであるが、参加事業者数が例年70社程度と少なく、東京の業界の指標とするにはサンプル数が少なかった。そこで、平成21年度から、集計対象者数を増やすため本部、支部を経由する「事業報告書等」を事業者名を伏せて収集し、収集した「事業報告書等」は全ト協経営分析システムと同様のコンピュータ処理を行い「東京の業界指標」を作成することを目的に実施したものである。

II. 実施概要

本部・支部を経由して運輸支局に提出される「事業報告書等」をコピーした数は、480社であったが、以下の通り、集計対象基準を全ト協経営分析と同様の基準(但し、本業の売上比率80%以上を、東ト協調査では50%以上とした。)としたところ、基準に該当しない事業者は、本経営分析の集計対象外としたことから、今回の集計対象事業者数は190社となった。

(有効集計率39.6%)

	平成23年度決算	平成22年度決算
調査票の回収数 (A)	480	624
集計対象事業者数 (B)	190	223
有効集計率 (A) / (B)	39.6%	35.7%

〈集計対象基準〉

- (1) 特別積合せ貨物運送事業者、霊柩運送事業者を除く一般貨物運送事業者
- (2) 一般貨物自動車運送事業(本業)の売上比率が50%以上の事業者……〈注〉
- (3) 備車売上比率が20%以下の事業者
- (4) 「事業報告書等」のデータに不備のない事業者

〈注〉但し、集計にあたっては、全ト協基準が80%以上であることから、前年度調査との比較、全ト協調査との比較の関係上、集計対象基準の本業の売上比率を、①80%以上、②50%以上、③50%以上80%未満に分けると次のようになる。

①80%以上: 22年度決算205社→23年度決算170社

②50%以上: 22年度決算223社→23年度決算190社

③50%以上80%未満: 22年度決算18社→23年度決算20社

Ⅲ. 調査結果の要約

平成23年度決算の東ト協経営分析結果は、資産の長期間使用による減価償却費や一般管理費の節減に努めたものの、半数以上の企業が赤字経営である実態が明らかになった。

燃料油脂費が金額ベースで前年比1,264千円(7.8%)増、自動車リース料が同296千円(9.5%)増といった経費増があったものの、逆に一般管理費は金額ベースで前年比2,966千円(9.6%)減、減価償却費が同669千円(10.8%)減となっている。営業赤字企業の割合は51%と半数を超えており、様々な経費削減や原価意識の徹底といった経営努力を重ねているものの、赤字経営から抜け出せない状況がうかがえる。

なお、車両台数10台以下の小規模事業者においては、営業利益率がマイナス4.4%と赤字状態が続いており、また、黒字企業割合は39%と、6割を超える事業者が赤字となっている。実運送の危機的状況であり、適正運賃の収受が最大の経営課題である。

○営業赤字企業割合が半数を超える。

・営業赤字企業割合(平成22年度:54%→平成23年度:51%)

(※一般貨物運送事業損益明細表より)

○一般管理費、減価償却費の削減により、かろうじて営業利益を捻出。

・一般管理費(平成22年度:30,978千円→平成23年度:28,012千円)(9.6%減)

・減価償却費(平成22年度:6,198千円→平成23年度:5,529千円)(10.8%減)

・車両台数10台以下の営業利益率はマイナス4.4%と、前年に引き続き大幅な赤字。

○キャッシュフロー額が減少。労働生産性、付加価値率が悪化。

・キャッシュフロー額(平成22年度:7,552千円→平成23年度:6,940千円)(8.1%減)

・労働生産性(平成22年度:5,470千円→平成23年度:5,326千円)(2.6%減)

・付加価値率(平成22年度:63.9%→平成23年度:62.2%)(1.7ポイント減)

○経費削減効果が大きく、「日車当たり」収益は118円増だが、費用は22円増にとどまる。

・日車当たり営業収益(平成22年度:35,797円→平成23年度:35,915円)(118円増)

・日車当たり営業費用(平成22年度:35,610円→平成23年度:35,632円)(22円増)

○小規模事業者では、走れば走るほど赤字。

・「10台以下」では、日車当たり営業損益や、走行1キロ当たり営業損益がマイナスとなっており、「走れば走るほど赤字」状態が悪化している。

・日車当たり営業損益

(平成22年度:マイナス1,321円→平成23年度:マイナス1,633円)(312円減)

・走行キロ当たり営業損益

(平成22年度:マイナス9円→平成23年度:マイナス12円)(3円減)

1. 採算(損益)の状況 ※図1、図2参照

	営業利益率	営業黒字 企業割合	営業赤字 企業割合
平成20年度	-0.9%	38%	62%
平成21年度	-0.6%	46%	54%
平成22年度	0.6%	46%	54%
平成23年度	1.0%	49%	51%

2. 一般管理費、減価償却費 ※図3、図4参照

	一般管理費 (千円)	減価償却費 (千円)
平成20年度	33,477	10,074
平成21年度	31,261	7,475
平成22年度	30,978	6,198
平成23年度	28,012	5,529

3. キャッシュフロー額、労働生産性、付加価値額 ※図5、図6、図7参照

	キャッシュ フロー額(千円)	労働生産性 (千円)	付加価値率 (%)
平成20年度	9,450	5,561	60.7%
平成21年度	8,997	5,800	64.7%
平成22年度	7,552	5,470	63.9%
平成23年度	6,940	5,326	62.2%

4-1. 走行1キロ当たりの輸送効率(全体平均)(単位:円) ※図8参照

	営業収益/ 総走行キロ	営業費用/ 総走行キロ	営業損益/ 総走行キロ
平成20年度	255	257	-2
平成21年度	241	243	-2
平成22年度	235	233	2
平成23年度	253	251	2

4-2. 走行1キロ当たりの輸送効率(10台以下)(単位:円) ※図9参照

	営業収益/ 総走行キロ	営業費用/ 総走行キロ	営業損益/ 総走行キロ
平成20年度	238	256	-18
平成21年度	257	271	-14
平成22年度	234	243	-9
平成23年度	241	253	-12

図1

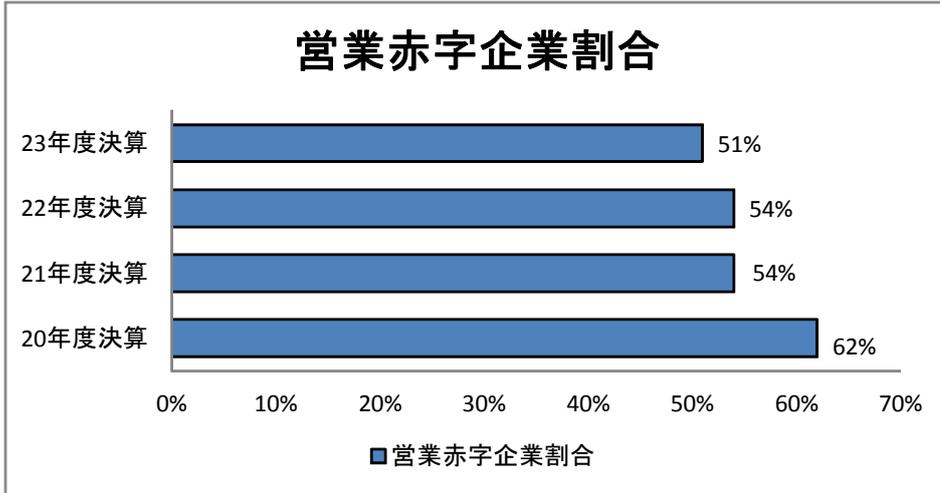


図2

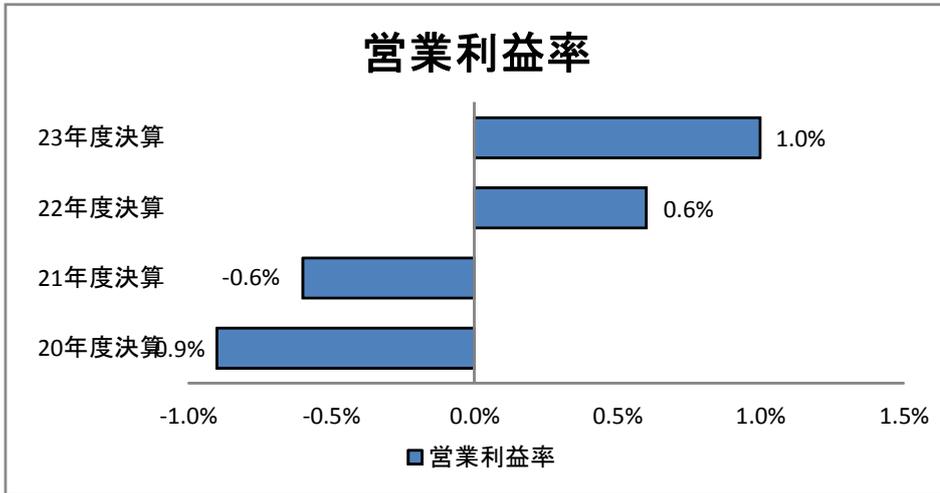


図3

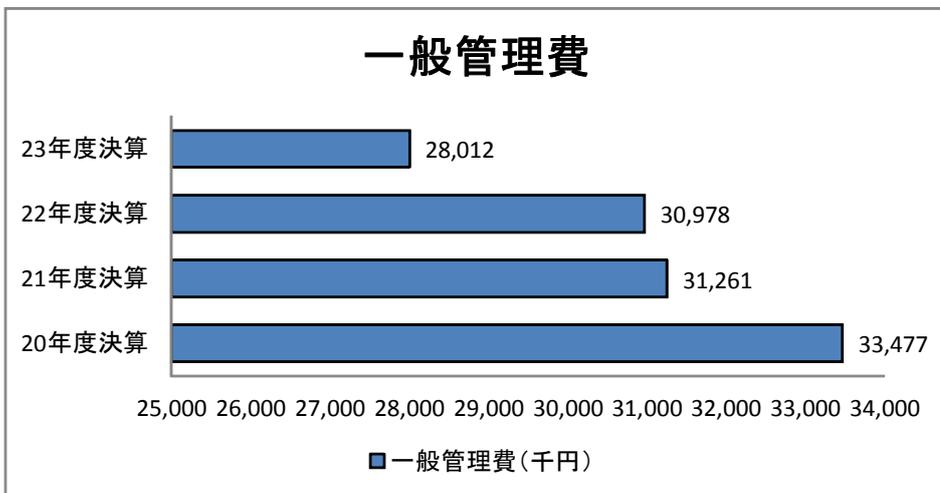


図4

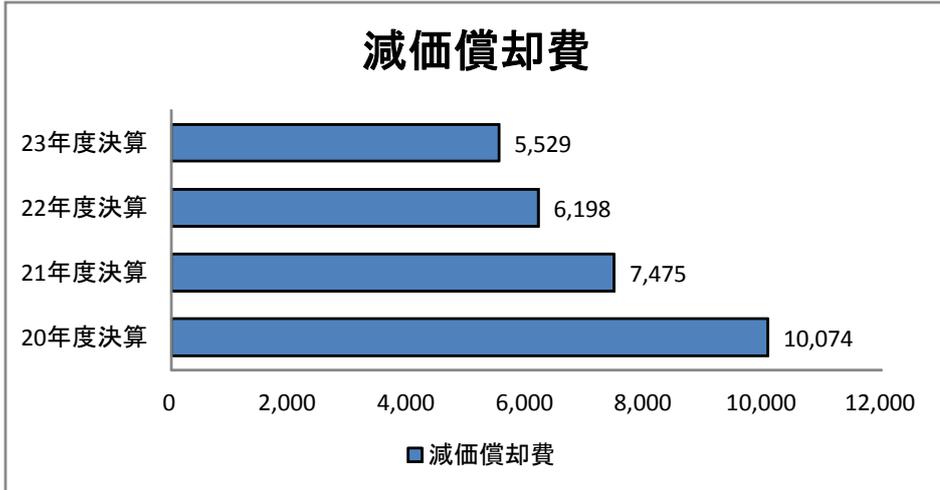


図5

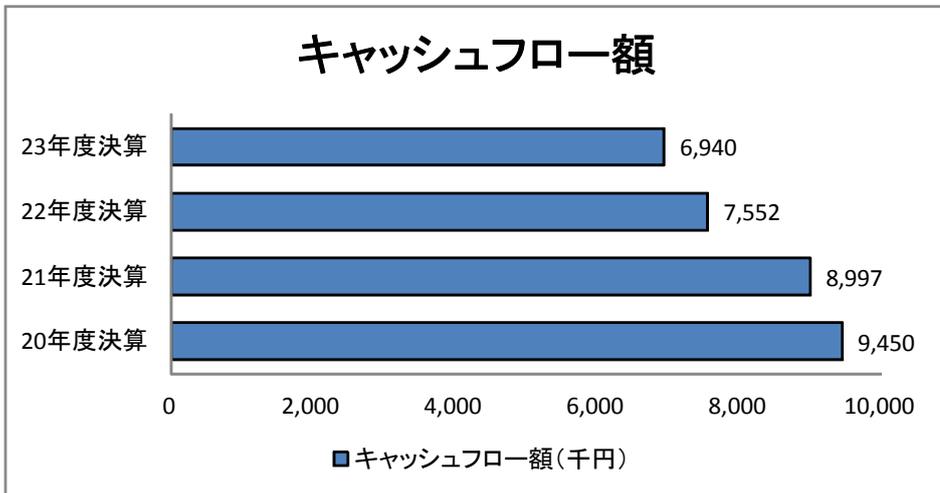


図6

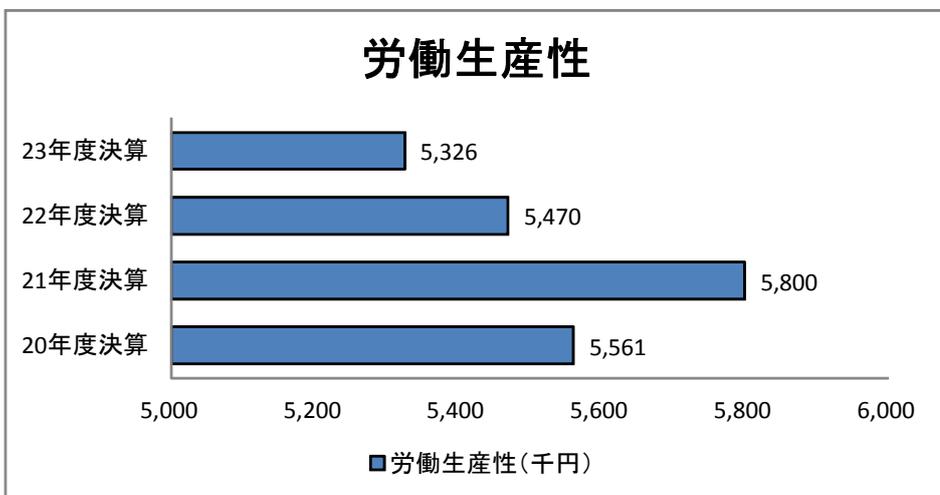


図7

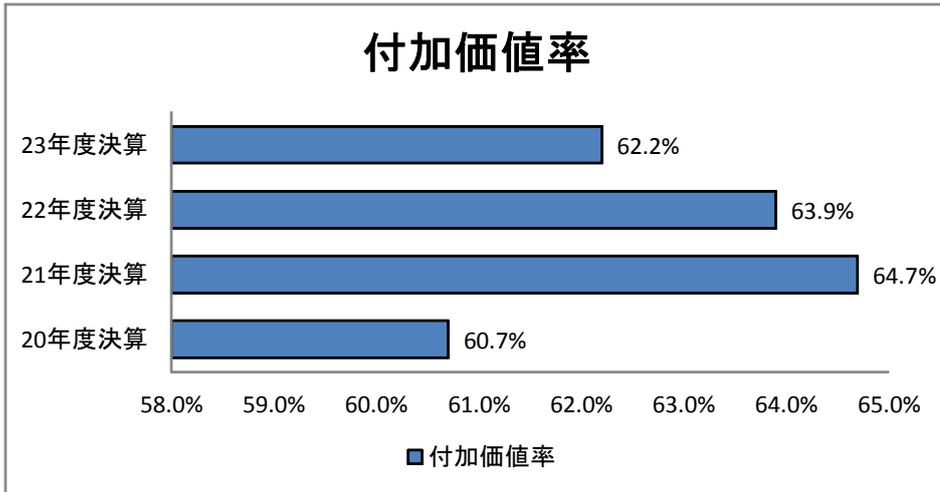


図8

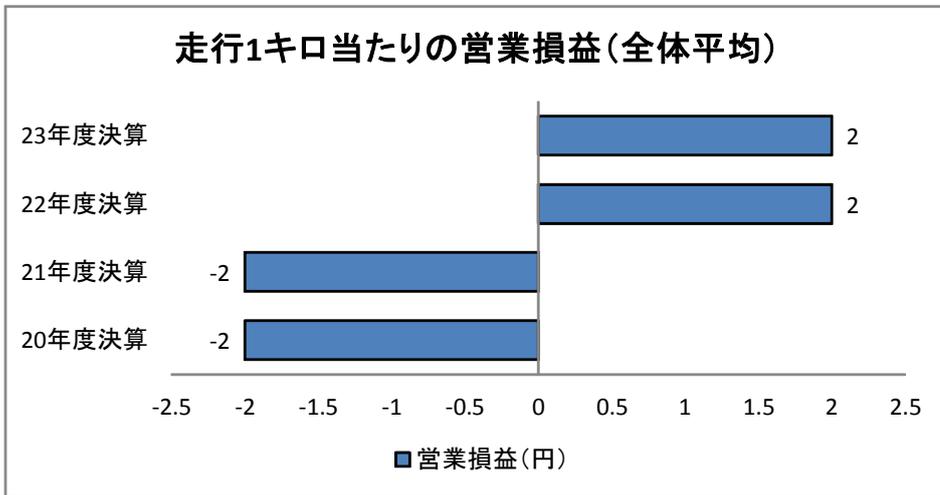


図9

