

# 東ト協経営分析結果(平成24年度決算結果) (概要版)

## I. 調査の概要

平成24年度事業報告書・輸送実績報告書を活用し、提出された442社を全ト協経営分析と同様の基準(一般貨物運送事業の売上比率80%以上等)で集計し、基準に該当しない事業者を本経営分析の集計対象外としたことから、本集計対象事業者数は155社となった。(有効集計率35.1%)

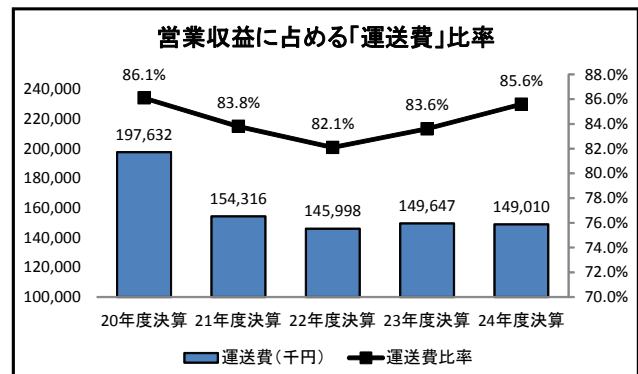
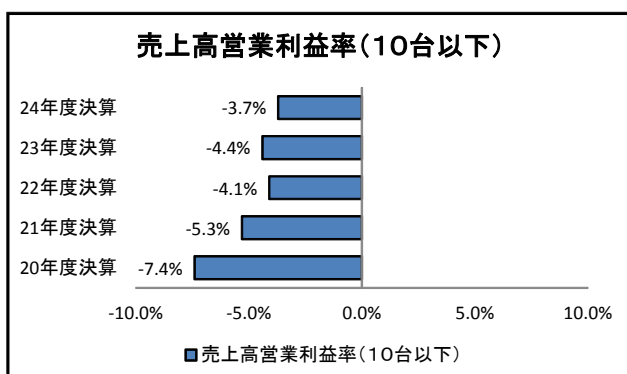
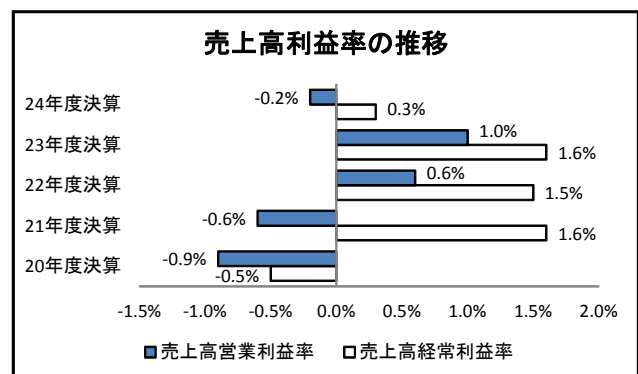
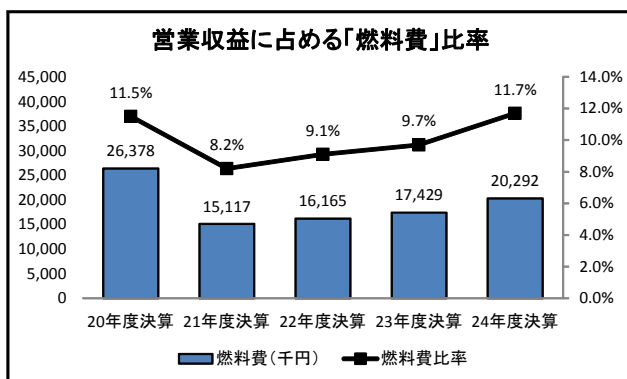
## II. 調査結果の要約

本経営分析結果(平成24年度決算結果)では、東京のトラック運送業界の経営環境は依然厳しく、平成24年度売上高は前年比減収となり、さらに燃料価格の上昇、高止まりが続くなか、営業段階及び経常段階で前年と比較して減益となり、一日一車当たりの営業損益は▲338円と、「走れば走るほど赤字」に陥っています。こうした中、人件費及び一般管理費の削減等により利益確保を図ろうとする必死の経営努力が見て取れます。

### ○採算状況について

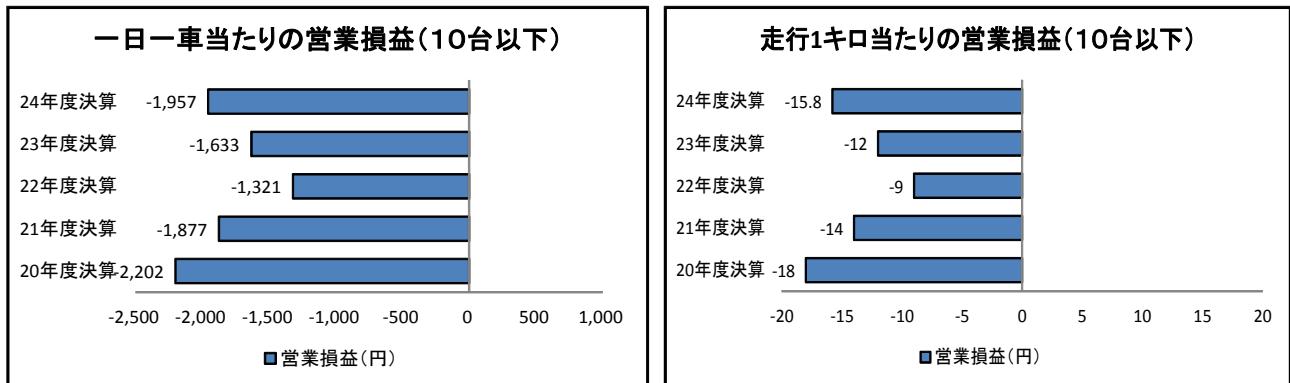
採算状況についてみると、燃料費の上昇、高止まりにより燃料費比率は、前年度9.7%から11.7%と2ポイント上昇したことから、売上高営業利益率は前年度1.0%から▲0.2%と、1.2ポイント低下し営業赤字となりました。車両台数10台以下の事業者では、マイナス3.7%と、5年連続の赤字となりました。

また、運送費割合の全体平均は85.6%と、前年度比2.0ポイント増加しました。売上高経常利益率は前年度比1.3ポイント低下し、0.3%となるなど、全ての車両規模で経常利益率は悪化しました。



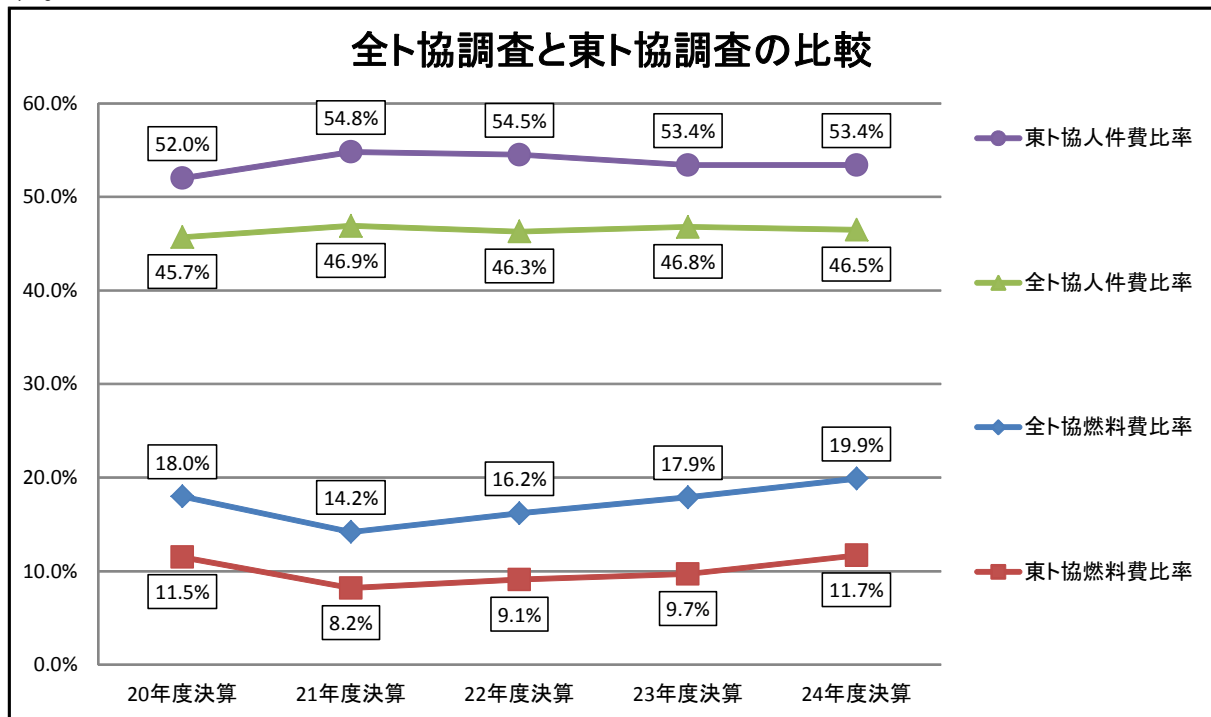
## ○輸送効率について

輸送効率の面では、燃料費負担が大きく、燃料費上昇分を運賃に転嫁できないため、全体平均の一日一車当たり営業損益は▲338円(前年度284円)となりました。10台以下の事業者ではさらに悪化し、一日一車当たり▲1,957円、走行1キロ当たり▲15.8円と、5年連続の「走れば走るほど赤字」という経営状況に陥っています。



## ○東京業界の特徴

全国平均(全ト協調査)と比較してみると、「燃料費」では東ト協調査11.7%に対し、全ト協調査では、19.9%と、8.2ポイントの差、「人件費」では53.4%に対し、全ト協調査では、46.5%と6.9%の差があるなど、東京における事業者の輸送の特徴等が見て取れます。



## ○適正運賃確保、燃料サーチャージの導入が重要な課題

前述のように全体平均では、売上の減少とは逆に、燃料高による費用負担増が重くのしかかり、営業段階及び経常段階で大幅にマイナスになっていることから、燃料費の増加分について、荷主・元請事業者が負担しないと、貨物量が増加し、売上高が回復しても、「増収減益」となり、赤字幅をさらに拡大する懸念があります。燃料費の増加について、自助努力による経費削減努力には限界があることから、コストに見合った適正運賃の確保とともに、円滑な燃料サーチャージの導入が極めて重要な課題になっています。