



あらたな視点に立って 経営を見直してみよう！

2026年 公益社団法人 北海道トラック協会

はじめに

昨今の国内経済は、回復の兆しと同時にいくつかの課題を抱える状況となっております。

特に軽油価格については、軽油引取税の暫定税率廃止を見据えた補助により、価格は値下がり傾向でしたが、米国やイスラエルのイラク攻撃により原油価格は不透明化し、更にホルムズ海峡周辺の安全保障リスクの高まりから、市場の警戒感が強まり原油価格が急騰したことから、日本政府は石油製品価格の高騰を抑制するため緊急的な激変緩和措置として、燃料油への補助金支給を再開したものの、未だ軽油価格は高騰しており、トラック運送事業者の経営を圧迫しています。

このような状況下にあっても、トラック輸送は生活と経済の要として走り続け、また、災害等発生時にはトラックの機動力を発揮し、緊急支援物資の輸送や瓦礫の撤去及びインフラの復旧工事など、国民生活や産業活動に不可欠な「ライフライン」として重要な役割を担っており、その市場規模は今や約20兆円となっているものの、人材不足とドライバーの高齢化に歯止めが掛からず、業務効率化とドライバーの労働環境改善が喫緊の課題となっております。

ご承知のとおり、ドライバーの労働環境改善には、その原資となる運賃収受が必要不可欠ですが、現在の原油高騰が沈静化し軽油価格が値下がり傾向となった際、これを端緒として荷主等から運賃値下げを要請されることも考えられます。

しかしその際には、燃料価格の下落分だけでなく、他のコスト増を含めた「自社事業の原価計算」に基づき、論理的に価格交渉を行う必要があります。

本冊子は、北海道のトラック運送事業の経営実態を、最新データをもとに集計分析を行い、とりまとめたものです。

厳しさを増す社会情勢のもとでトラック運送事業の使命を果たしていくため、自社の数値を様々な角度から比較検討し、経営安定化と事業発展のためにご活用いただければ幸いです。

2026年3月

公益社団法人 北海道トラック協会
会 長 松 橋 謙 一

ご利用にあたって

■ 本書の構成

本書は下記のⅠ～Ⅲ章と資料編により構成されます。

- 第Ⅰ章【トラック運送事業を取り巻く環境】
 - ・事業者数や車両保有台数の地区別の推移や物流量推移について掲載しています。
 - ・運転者の就業構造・雇用状況等に関する指標を掲載しています。
- 第Ⅱ章【トラック運送事業と経営状況】
 - ・2024年度のデータを基に、黒字事業者割合や損益率推移、主な費用比率について掲載しています。
- 第Ⅲ章【指標を用いた経営分析】
 - ・2022年度から2024年度の各指標の数値を掲載しています。
- 資料編
 - ・本編で説明していない指標や一社平均の損益明細表を、地区別・規模別に掲載しています。

■ 用語について(凡例)

- 地区地区トラック協会の区分によります。
- 規模事業者の規模を車両保有台数により区分を行い、下記の4区分とします。

A規模	10台以下
B規模	11台以上 20台以下
C規模	21台以上 50台以下
D規模	51台以上
- セレクト(事業者)2022年度から2024年度まで3年にわたり継続してサンプルとなっている事業者となります。
- 黒字、赤字、全体グラフや表の中に記載されている場合は、「黒字」は黒字事業者のグループを、「赤字」は赤字事業者のグループを表します。「全体」は「黒字」と「赤字」を合わせたグループを表します。
- 黒字、赤字の定義トラック運送事業の経常損益により区分し、経常損益がゼロの場合は黒字とします。
- 規模別、地区別の表記について
 - ・地区合計表示 説明文及びグラフ中の「北海道合計」は、すべて「全体」と表示しています。
 - ・説明文の見方

A規模 / A規模(全)	:	A規模の「黒字」と「赤字」の合計
A規模(黒)	:	A規模の「黒字」のみ
札幌地区 / 札幌地区(全)	:	札幌地区の「黒字」と「赤字」の合計
札幌地区(黒)	:	札幌地区の「黒字」のみ

■ 第Ⅲ章の基本パターンについて

- 各指標の地区別・規模別の実績数値とともに、指標の説明や計算式を掲載しています。
- チェックポイントとして数値の改善に向けた注意点を掲載しています。

目 次

サンプル事業者について	-----	1
第Ⅰ章	トラック運送事業を取り巻く環境	
事業者数の推移	-----	2
自動車保有台数の推移	-----	3
貨物輸送量の推移	-----	5
運転者の就業構造・雇用状況	-----	6
第Ⅱ章	トラック運送事業と経営状況	
黒字事業者の割合	-----	7
トラック運送事業者の経常損益率	-----	8
運送収益に対する費用比較	-----	9
セレクトグループの業績	-----	11
第Ⅲ章	指標を用いた経営分析	
一般貨物運送事業の収益性	-----	13
一般貨物運送事業の安全性	-----	17
一般貨物運送事業の健全性	-----	23
一般貨物運送事業の生産性	-----	25
一般貨物運送事業の効率性	-----	29
資 料 編	-----	37
地区別・規模別収支明細表（一社平均）		
地区別主要指標 2024 年度		
規模別主要指標 2024 年度		
主要指標計算式		

サンプル事業者について

■ サンプル事業者数

北海道（7地区合計）

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	761	638	526
B規模	454	401	353
C規模	394	387	335
D規模	210	235	211
計	1,819	1,661	1,425

札幌地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	262	313	255
B規模	139	162	140
C規模	122	161	134
D規模	83	124	109
計	606	760	638

函館地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	45	42	34
B規模	30	33	24
C規模	25	26	15
D規模	8	8	9
計	108	109	82

室蘭地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	99	75	67
B規模	74	52	50
C規模	54	46	42
D規模	32	26	24
計	259	199	183

旭川地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	115	77	56
B規模	71	61	48
C規模	51	41	44
D規模	19	22	18
計	256	201	166

十勝地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	101	62	49
B規模	57	39	45
C規模	63	55	45
D規模	22	20	17
計	243	176	156

釧根地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	77	33	31
B規模	46	28	21
C規模	38	33	31
D規模	30	25	23
計	191	119	106

北見地区

	2022年度	2023年度	2024年度
A規模	62	36	34
B規模	37	26	25
C規模	41	25	24
D規模	16	10	11
計	156	97	94

※事業者の規模別は、車両保有台数により区分を行いません（ご利用にあたって参照）。

■ 継続事業者数

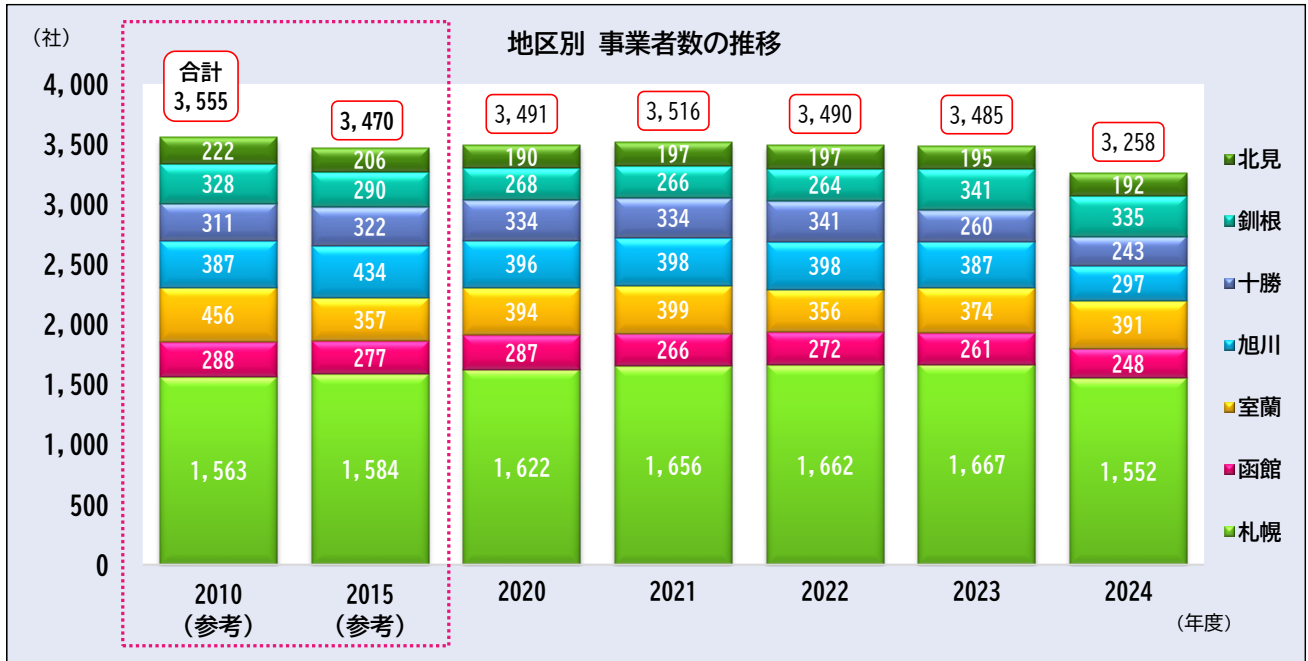
2024年度の全1,425事業者のうち、2022年度から2024年度まで3年にわたって継続してサンプルとなっている事業者数は1,002社となっています（1,002/1,425社=70.3%）。

第Ⅰ章 トラック運送事業と取り巻く環境

事業者数の推移

※各年度の事業者数は、年度末（3月末）時点の事業者数

地区別事業者数

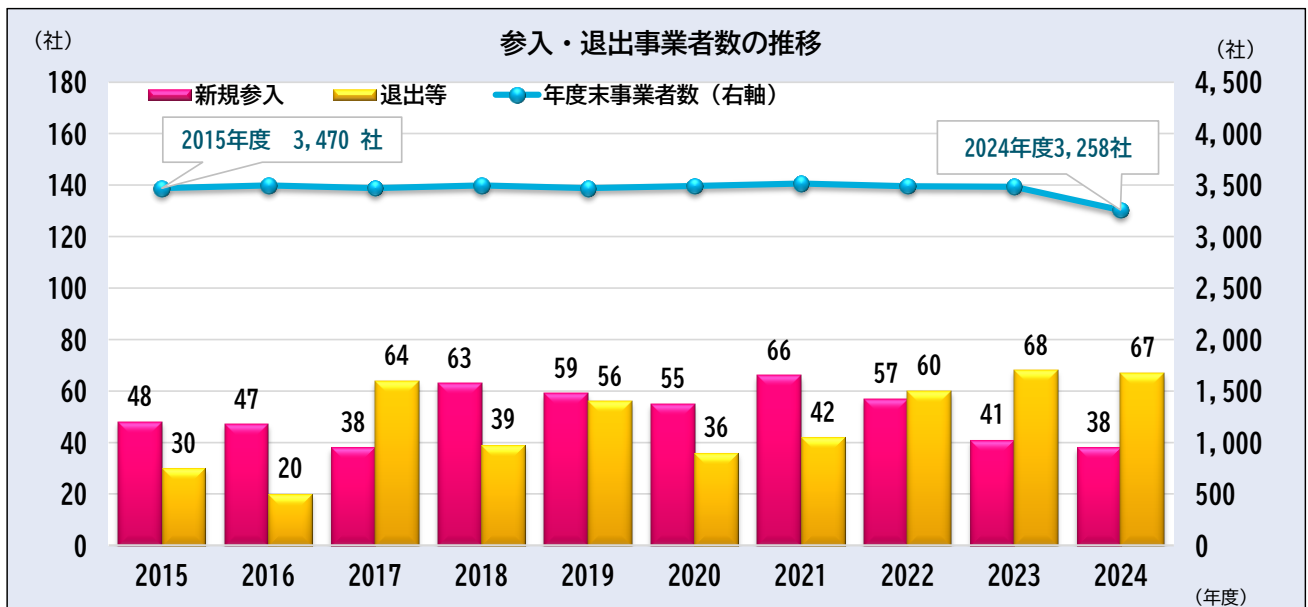


※「数字でみる北海道の運輸」による

道内のトラック運送事業者数は、前年度末との比較では「全体」で35社減少しています。「地区別」では、7地区すべてが減少となっています。

新規参入・退出事業者数の推移

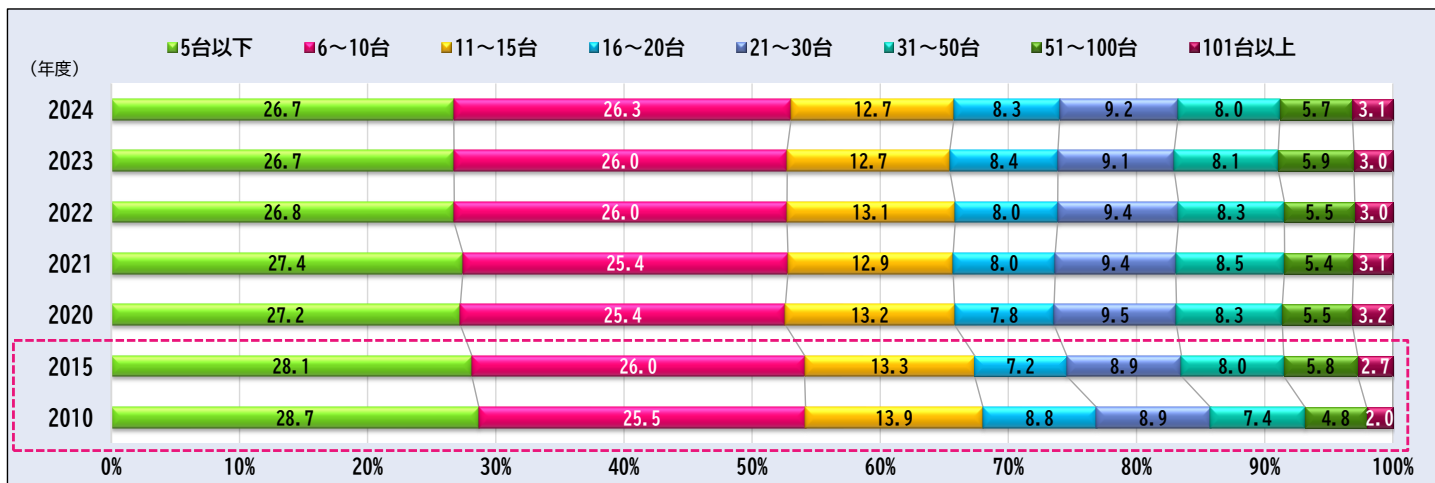
※北海道運輸局 自動車交通部貨物課 データによる



上のグラフは、新規参入・退出事業者数の15年度から10年間の推移です。

18年度からの4年間では、新規参入事業者が退出事業者を上回ったものの、22年度以降は、退出事業者が増え、23年度からその差が広がっている。

● 車両保有台数別規模別事業者の割合



※「数字でみる北海道の運輸」による

上のグラフは、車両保有台数による規模別事業者数の割合を8クラスで分類したものです。

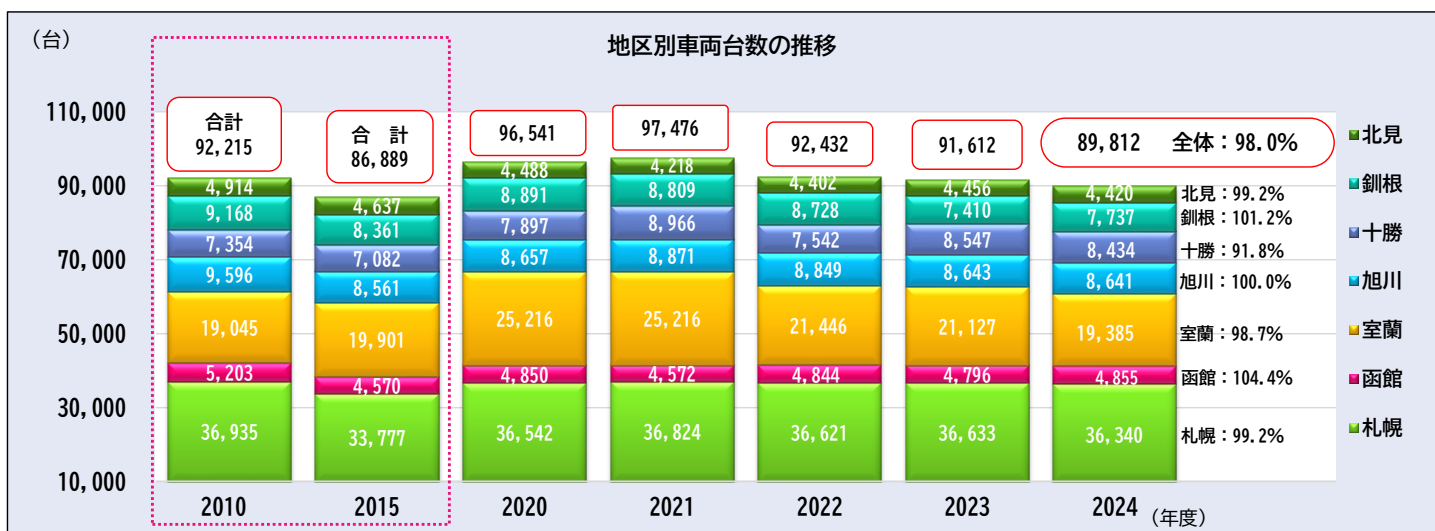
24年度を前年度と比較すると、割合が減少したのは「16台～20台」「31台～50台」「51～100台」の3クラス、「6台～10台」「21～30台」「101台以上」の3クラスでは増加しています。

10年度からの傾向では、車両保有台数の多い事業者の割合が増えています。

■ 自動車保有台数の推移

※各年度の車両台数は、年度末（3月末）時点の台数

● 地区別自動車保有台数



※「数字でみる北海道の運輸」による

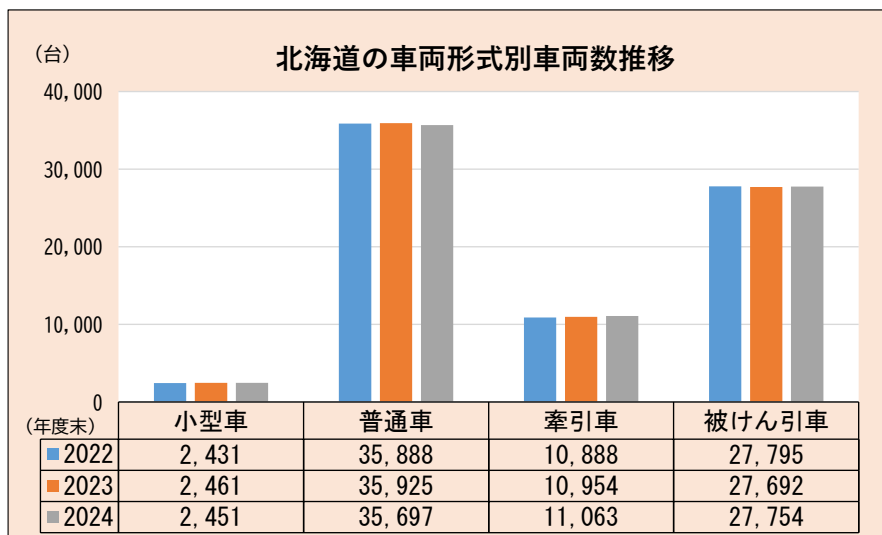
道内の自動車保有台数は、「全体」で15年度から21年度にかけて増加を続けていましたが、22年度から減少しています。24年度対10年度では-2,403台（97.4%）、対前年度でも1,800台（98.0%）の減少となっています。

24年度を「地区別」に見ると、対10年度からの増加は、室蘭・十勝の2地区であり、特に十勝地区の台数が増えています。その他5地区は減少しており、釧路地区が約15.6ポイントのマイナスと減少率の上では大きくなっています。

● 北海道の車両形式別車両数推移

右のグラフは、22年度末から24年度末まで3年間の北海道の車両形式別車両数の推移を表しています。

24年度末と前年度末の比較では、小型車10台、普通車228台が減少し、牽引車109台、被牽引車62台が増加しています。



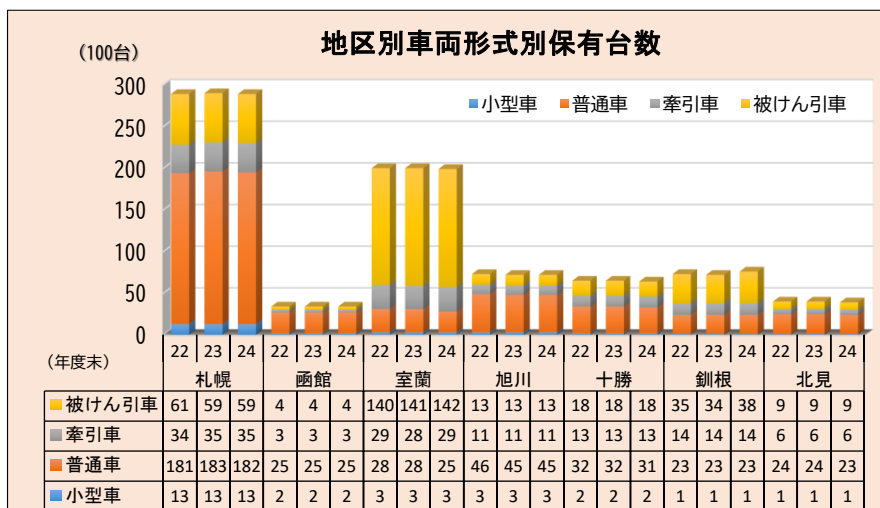
● 地区別車両形式別保有台数

台数

右のグラフは、22年度末から24年度末まで3年間の車両形式別保有台数を地区別で表しています。

22年度末からの推移を見ると、合計台数では室蘭地区が増加しています。

対前年度の比較ではいずれの地区も増減±2の範囲内で大きな変化はみられません。



※北海道運輸局自動車技術安全部管理課資料による

● 北海道車両形式別保有台数

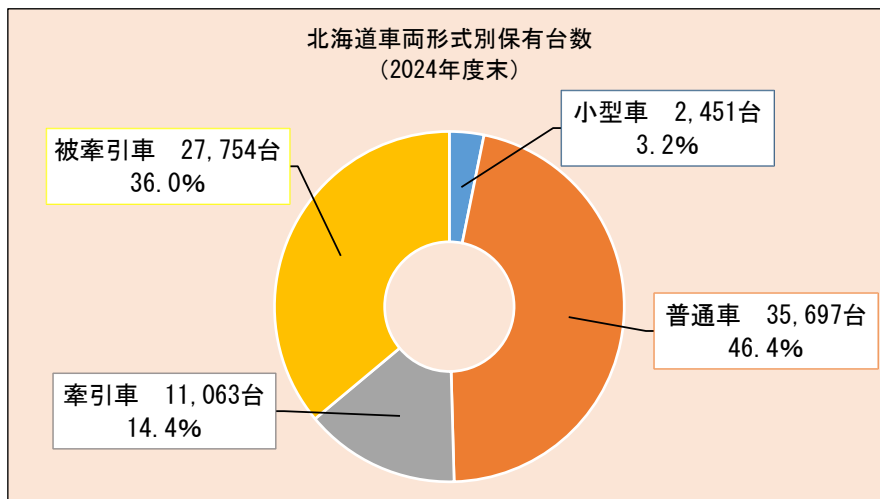
右のグラフは、24年度末の北海道の車両形式別保有台数を表しています。

全体の内、普通車が46.9%と半数弱を占め一番多くなっており、続いて被牽引車(35.8%)、牽引車(14.2%)、小型車(3.1%)の順になります。

注)トラックの区分

小型トラック・積載量4ト未満かつ総排気量2000cc以下

普通トラック・積載量4ト以上、小型に当てはまらないもの



※北海道運輸局自動車技術安全部管理課資料による

■ 貨物輸送量の推移

● 輸送機関別貨物輸送量（道内相互間）

※「数字で見る北海道の運輸」による

輸送機関・年度		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
自動車	千トン	240,712	240,822	237,344	231,723	204,753	196,389	234,128	194,970	
	指数	100.0	100.0	98.6	96.3	85.1	81.6	97.3	81.0	
鉄道	JR貨物	千トン	309	312	316	279	271	270	279	248
		指数	100.0	101.0	102.3	90.3	87.7	87.4	90.3	80.3
	その他	千トン	416	473	129	0	0	0	0	0
		指数	100.0	113.7	31.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉄道計	千トン	725	785	445	279	271	270	279	248	
	指数	100.0	108.3	61.4	38.5	37.4	37.2	38.5	34.2	
内航海運	千フレートトン	7,146	7,475	7,263	6,904	6,536	6,989	6,864	6,335	
	指数	100.0	104.6	101.6	96.6	91.5	97.8	96.1	88.7	

16年度から23年度までの輸送機関別の道内相互間の貨物輸送量と、16年度の輸送量を基準とした指数です。自動車の貨物輸送量を見ると、前年度で減少傾向にストップがかかったように見えて、また減少しています。

● 輸送機関別貨物輸送量（道本間）

※「数字で見る北海道の運輸」による

輸送機関・年度		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
フェリー	トラック 航送台数	915,937	924,180	936,219	935,268	910,099	944,348	942,582	917,731
	指数	100.0	100.9	102.2	102.1	99.4	103.1	102.9	100.2
トラック 積載貨物	千トン	6,312	5,419	4,469	6,953	4,027	2,297	2,438	2,659
	指数	100.0	85.9	70.8	110.2	63.8	36.4	38.6	42.1
JR貨物	千トン	4,508	4,534	4,303	4,189	4,045	3,868	3,778	3,788
	指数	100.0	100.6	95.5	92.9	89.7	85.8	83.8	84.0
内航海運	千フレートトン	49,439	50,653	49,510	45,426	42,627	41,990	41,640	40,217
	指数	100.0	102.5	100.1	91.9	86.2	84.9	84.2	81.3
航空	千トン	219	211	184	170	96	110	109	123
	指数	100.0	96.3	84.0	77.6	43.8	50.2	49.8	56.2

16年度から23年度までの輸送機関別の道本間の貨物輸送量と、16年度の輸送量を基準とした指数を示したものです。23年度の輸送量を16年度と比較すると、フェリーのトラック航送台数のみ増加しているものの、その他のモードでは減少しています。前年度との比較では、フェリーのトラック航送台数は減少しつつも、トラック積載貨物が増加しています。

● 品目別貨物輸送量（自動車）

※国土交通省「貨物地域流動調査」による

輸送品目/年度		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
農水産品	千トン	48,086	37,092	34,223	48,141	47,553	40,521	31,022	31,845
	指数	100.0	77.1	71.2	100.1	98.9	84.3	64.5	66.2
林産品	千トン	13,864	13,371	20,415	12,427	12,351	8,618	9,721	7,396
	指数	100.0	96.4	147.3	89.6	89.1	62.2	70.1	53.3
鉱産品	千トン	46,469	51,110	56,401	36,124	37,635	55,564	62,547	58,746
	指数	100.0	110.0	121.4	77.7	81.0	119.6	134.6	126.4
機械金属工業品 ・化学工業品	千トン	84,007	85,050	80,192	82,031	86,705	58,546	58,555	52,516
	指数	100.0	101.2	95.5	97.6	103.2	69.7	69.7	62.5
軽工業品 雑工業品	千トン	88,908	73,924	102,550	117,928	116,508	33,294	39,427	31,993
	指数	100.0	83.1	115.3	132.6	131.0	37.4	44.3	36.0
特殊品 その他	千トン	81,399	103,149	92,543	91,467	91,654	90,053	97,838	95,930
	指数	100.0	126.7	113.7	112.4	112.6	110.6	120.2	117.9
合計	千トン	362,733	363,696	386,324	388,118	392,406	286,596	299,110	278,426
	指数	100.0	100.3	106.5	107.0	108.2	79.0	82.5	76.8

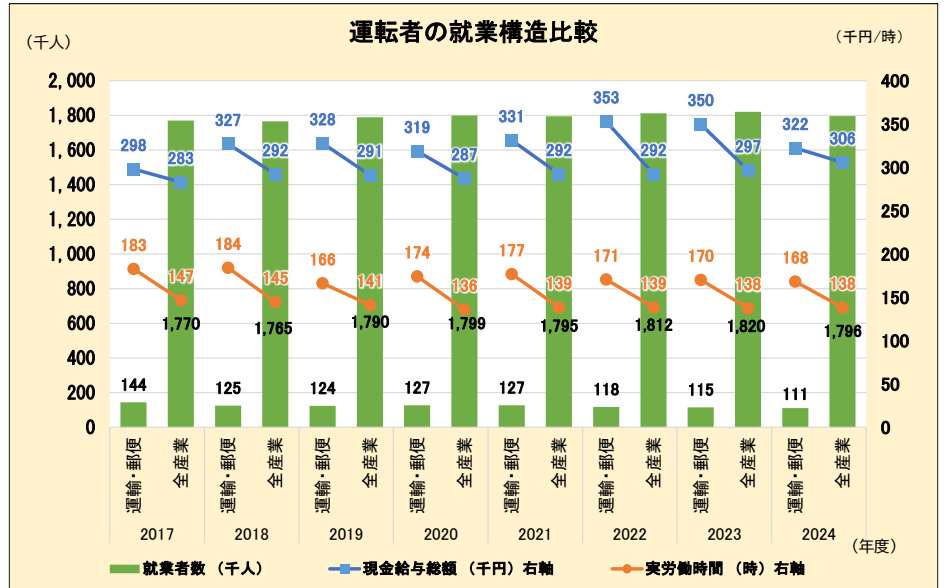
16年度から23年度までの自動車による輸送品目別の貨物輸送量と16年度の輸送量を基準とした指数を示したものです。23年度の自動車扱い輸送量は、16年度総輸送量の66.2%と減少しています。前年度比では全体に減少している中、各品目別では農水産品のみが増加しています。

■ 運転者の就業構造・雇用状況

● 運転者の就業構造比較

運輸・郵便業の就業構造と全産業（平均）を比較したグラフです。

運輸・郵便業の24年度の実績を前年度と比較すると、**就業者数は約4千人減少**、**実働時間は約2時間減少**しています。**現金給与総額の2万8千円減少**、**全産業平均との差が縮まりつつ**あります。



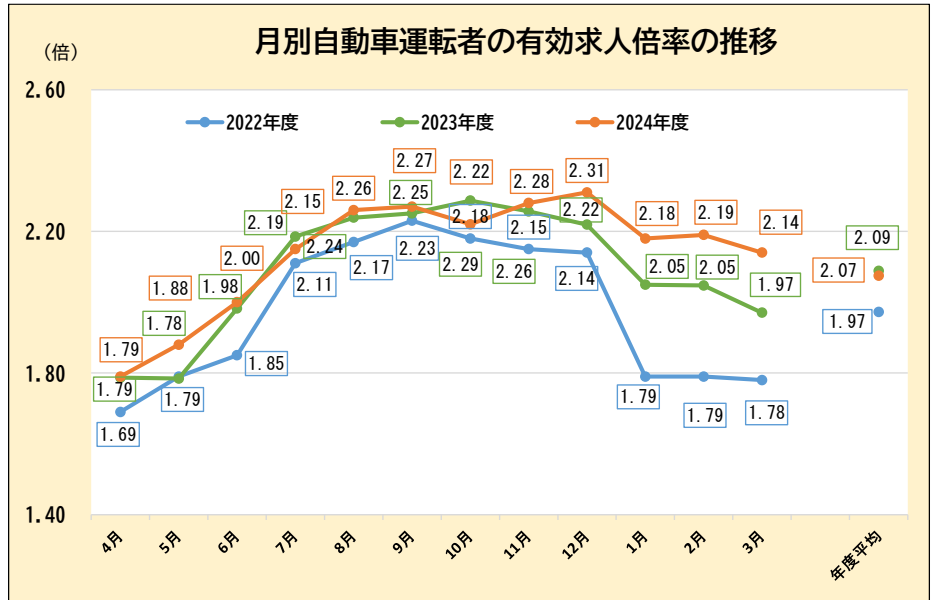
※北海道計画局統計課「毎月勤労統計調査（地方調査）」による

● 自動車運転者の有効求人倍率の推移

21年度から3年間における各月の自動車運転者の有効求人倍率の推移のグラフです。

24年度の月別求人倍率を見ると、7月から3月は2倍を上回る実績で推移しています。

24年度の年平均有効求人倍率は、2.07倍となり、前年度と比較すると、**0.2ポイント減少**しています。



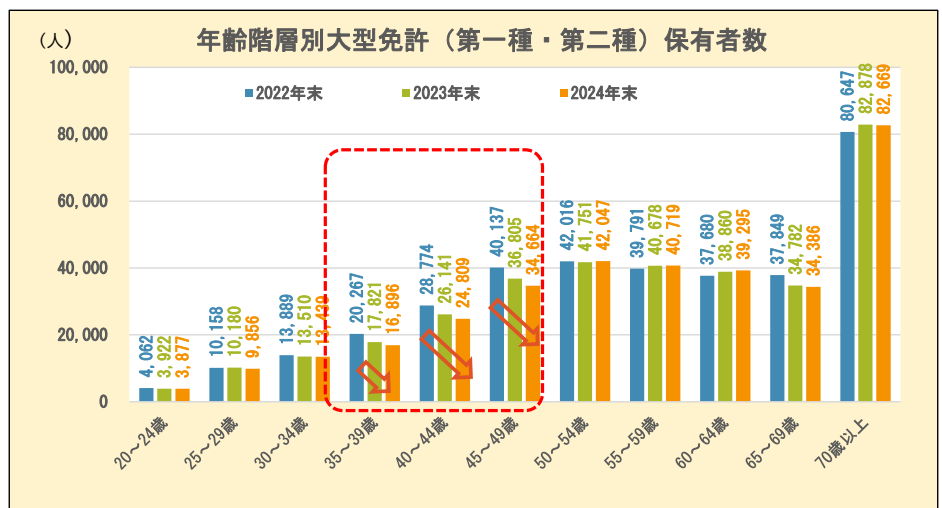
※北海道労働局「職種別、職・求人」による

● 大型免許保有者の推移

22年末から3年間の大型免許保有者数のグラフです。

24年末現在の**大型免許保有者**では「**35歳から49歳までの3階層**」の減少が顕著になっています。

大型免許保有者全体では、前年度より約**4,649人**が減少しています。

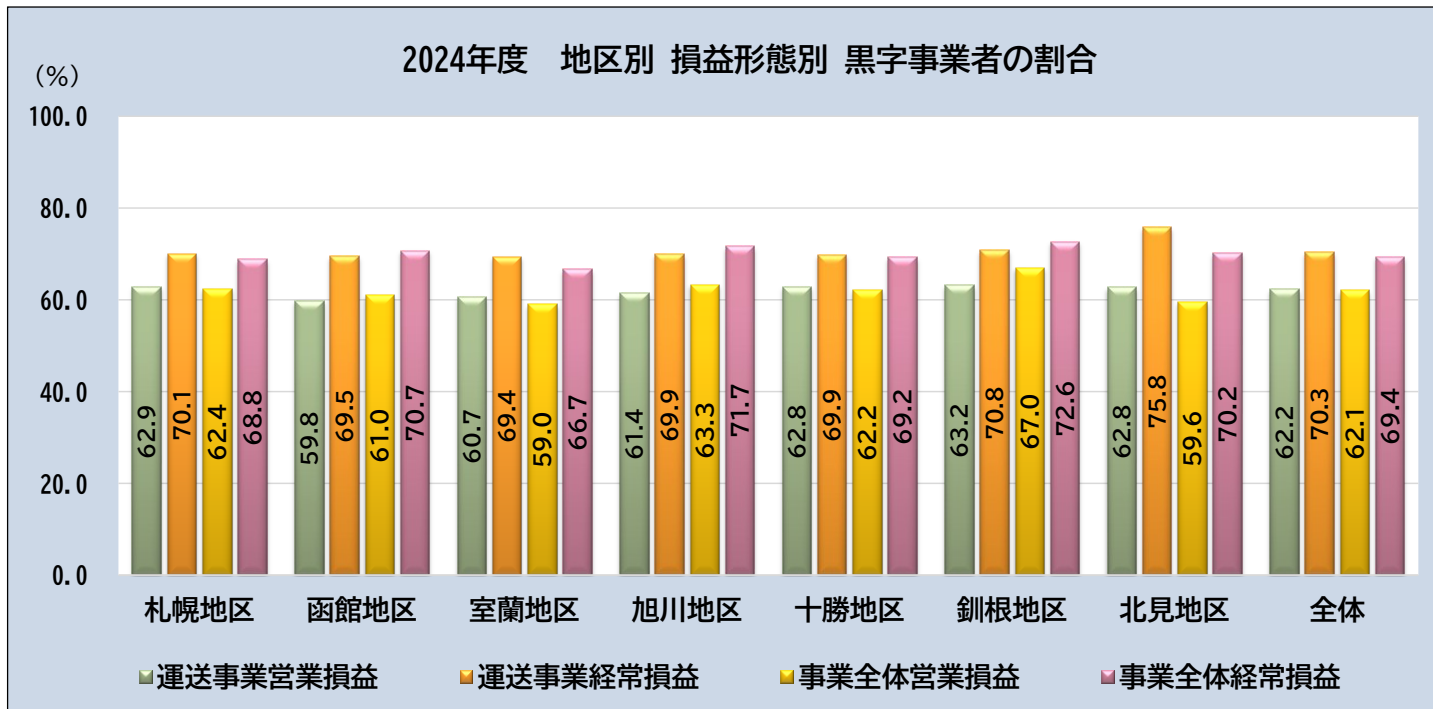


※警察庁 運転免許統計による

第Ⅱ章 トラック運送事業と経営状況

黒字事業者の割合

地区別黒字業者の割合



24年度の黒字事業者の割合を、運送事業の「営業損益」・「経常損益」、そして他の事業を含めた事業全体の「営業損益」・「経常損益」に分けて、それぞれの損益での黒字事業者割合を地区別に見ています。

「全体」の運送事業・事業全体では、「営業損益」で約6割が黒字となり、「経常損益」では約7割の事業者が黒字となっています。

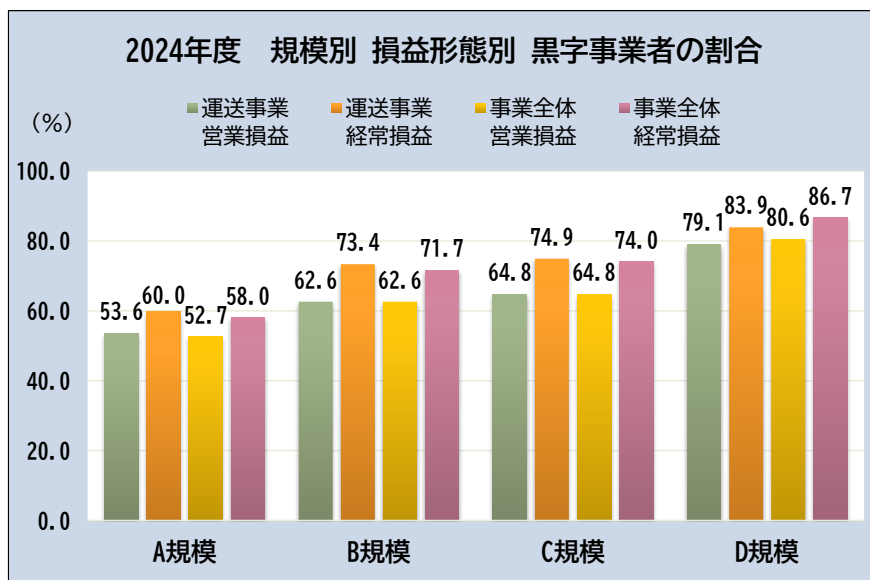
地区別では、運送事業・事業全体の「営業損益」では釧根地区、「経常損益」では北見地区の黒字割合が高くなっています。

規模別黒字事業者の割合

24年の黒字事業者割合を規模別に見たグラフです。

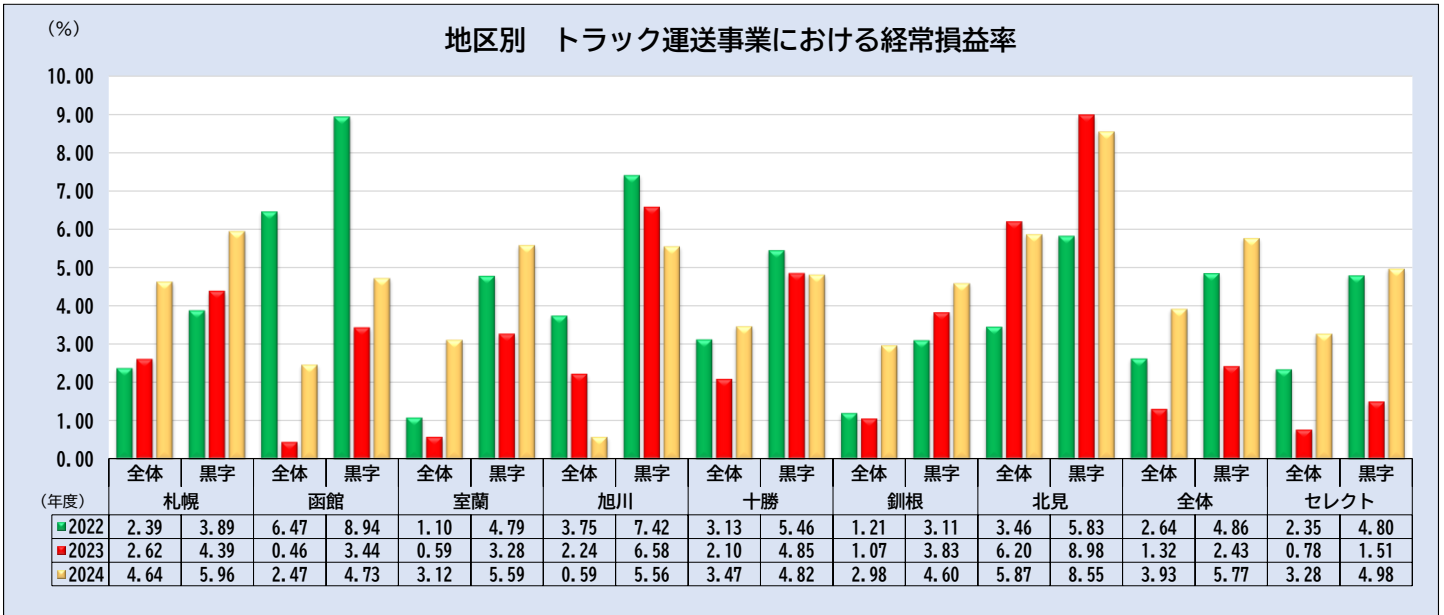
規模別では、規模が大きいほど黒字事業者の割合が大きくなる傾向が見て取れます。

A規模の事業全体「経常損益」は60.0%の事業者が黒字ですが、規模の大きなD規模の黒字事業者割合は83.9%となっており、割合比率で約23.9ポイントの差があります。



トラック運送事業者の経常損益率

地区別経常損益率



運送事業の経常損益率を地区別に3年間の推移を見ている。

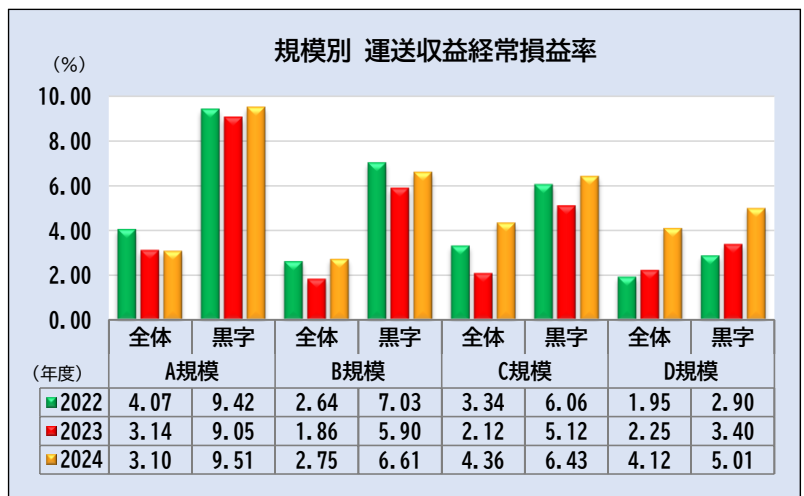
24年度では、「全体」(全) 3.93%、「全体」(黒) 5.77%となり、「全体」(黒) は前年度から大きく増加しており、過去3年で最も高くなっています。セレクトでも同様に増加しています。

地区別で経常損益率が一番高いのは、「全体」「黒字」共に北見地区となります。

規模別経常損益率

運送事業の経常損益率を規模別に、3年間の推移を見たグラフです。

24年度で経常損益率が最も大きいのはA規模(黒)の9.51%で、B規模(黒)6.61%、C規模(黒)6.43%と続き、A規模(黒)は23年度より0.4ポイント上がりました。



経常損益率ランクと事業者数

運送事業経常損益率のランク別による事業者の分布を用いて、3年間の黒字・赤字の割合を見た表になります。

24年度の黒字事業社構成率は、前年度の62.4%から70.4%と8ポイント上がりました。

単位：社、%、ポイント

経常損益率	年度	2024		2023		2022		2024年度増減			
		社数	構成率	社数	構成率	社数	構成率	対23年度		対22年度	
								社数	構成率	社数	構成率
黒字	10.0%以上	238	16.7	242	14.5	186	13.0	▲4	2.2	52	3.7
	5.0%以上 10.0%未満	226	15.9	200	12.0	179	12.6	▲26	3.9	47	3.3
	3.0%以上 5.0%未満	150	10.5	168	10.1	127	8.9	▲18	0.4	23	1.6
	2.0%以上 3.0%未満	100	7.0	83	5.0	89	6.2	▲17	2.0	11	0.8
	1.0%以上 2.0%未満	128	9.0	154	9.2	107	7.5	▲26	▲0.3	21	1.5
	0.5%以上 1.0%未満	56	3.9	81	4.9	70	4.9	▲25	▲0.9	▲14	▲1.0
	0.0%以上 0.5%未満	105	7.4	112	6.7	118	8.3	▲7	0.6	▲13	▲0.9
黒字計	1,003	70.4	1,040	62.4	876	61.4	▲37	8.0	127	9.0	
赤字	0.0%未満 -0.5%以上	36	2.5	59	3.5	55	3.9	▲23	▲1.0	▲19	▲1.3
	-0.5%未満 -1.0%以上	30	2.1	40	2.4	29	2.0	▲10	▲0.3	1	0.1
	-1.0%未満 -2.0%以上	53	3.7	81	4.9	65	4.6	▲28	▲1.1	▲12	▲0.8
	-2.0%未満 -3.0%以上	34	2.4	63	3.8	47	3.3	▲29	▲1.4	▲13	▲0.9
	-3.0%未満 -5.0%以上	61	4.3	84	5.0	69	4.8	▲23	▲0.8	▲8	▲0.6
	-5.0%未満 -10.0%以上	83	5.8	128	7.7	133	9.3	▲45	▲1.9	▲50	▲3.5
	-10.0%未満	125	8.8	171	10.3	152	10.7	▲46	▲1.5	▲27	▲1.9
赤字計	422	29.6	626	37.6	550	38.6	▲204	▲8.0	▲128	▲9.0	
合計	1,425	100.0	1,666	100.0	1,426	100.0	▲241	-	▲1	-	

■ 運送収益に対する費用比較

○ 収支明細と費用比較

2024年度および2023年度収支明細（一社平均）と運送収益に対する各費用比率

※地区別の収支明細は、資料編に掲載してあります。

(単位：千円、%)		2024年度				2023年度				対前年度増減				
		全体		黒字		全体		黒字		全体		黒字		
		千円	ポイント	千円	ポイント	千円	ポイント	千円	ポイント	千円	ポイント	千円	ポイント	
運送収益		470,336	-	568,523	-	679,880	-	919,093	-	▲ 209,544	-	▲ 350,570	-	
営業費用	人件費	109,670	23.32	127,957	22.51	188,241	27.69	257,397	28.01	▲ 78,571	▲ 4.37	▲ 129,440	▲ 5.50	
	燃料油脂費	ガソリン	1,155	0.25	1,394	0.25	1,255	0.18	1,176	0.13	▲ 100	0.07	218	0.12
		軽油	42,010	8.93	47,477	8.35	73,686	10.84	98,343	10.70	▲ 31,676	▲ 1.91	▲ 50,866	▲ 2.35
		その他	1,156	0.25	1,415	0.25	1,462	0.22	1,667	0.18	▲ 306	0.03	▲ 252	0.07
		計	44,321	9.42	50,286	8.85	76,403	11.24	101,187	11.01	▲ 32,082	▲ 1.82	▲ 50,901	▲ 2.16
	修繕費	事業用自動車	21,783	4.63	24,378	4.29	26,082	3.84	32,020	3.48	▲ 4,299	0.79	▲ 7,642	0.81
		その他	1,656	0.35	2,071	0.36	11,947	1.76	18,641	2.03	▲ 10,291	▲ 1.41	▲ 16,570	▲ 1.67
	計	23,439	4.98	26,448	4.65	38,028	5.59	50,661	5.51	▲ 14,589	▲ 0.61	▲ 24,213	▲ 0.86	
	減価償却費	事業用自動車	19,942	4.24	22,426	3.94	27,495	4.04	35,159	3.83	▲ 7,553	0.20	▲ 12,733	0.11
		その他	1,607	0.34	1,912	0.34	1,542	0.23	1,774	0.19	65	0.11	138	0.15
	計	21,549	4.58	24,338	4.28	29,037	4.27	36,933	4.02	▲ 7,488	0.31	▲ 12,595	0.26	
	保険料	6,016	1.28	6,564	1.15	9,619	1.41	12,245	1.33	▲ 3,603	▲ 0.13	▲ 5,681	▲ 0.18	
	施設使用料	3,192	0.68	3,737	0.66	3,916	0.58	4,690	0.51	▲ 724	0.10	▲ 953	0.15	
	自動車リース料	8,537	1.82	9,852	1.73	13,192	1.94	16,275	1.77	▲ 4,655	▲ 0.12	▲ 6,423	▲ 0.04	
	施設賦課税	2,534	0.54	2,919	0.51	4,403	0.65	5,895	0.64	▲ 1,869	▲ 0.11	▲ 2,976	▲ 0.13	
	事故賠償費	371	0.08	455	0.08	772	0.11	1,146	0.12	▲ 401	▲ 0.03	▲ 691	▲ 0.04	
	道路使用料	6,283	1.34	8,007	1.41	10,715	1.58	15,190	1.65	▲ 4,432	▲ 0.24	▲ 7,183	▲ 0.24	
	フェリー利用料	14,380	3.06	17,846	3.14	13,550	1.99	15,186	1.65	830	1.07	2,660	1.49	
	その他	161,736	34.39	201,297	35.41	201,709	29.67	270,378	29.42	▲ 39,973	4.72	▲ 69,081	5.99	
	運送費計	402,027	85.48	479,707	84.38	589,585	86.72	787,182	85.65	▲ 187,558	▲ 1.24	▲ 307,475	▲ 1.27	
管理費	人件費	26,633	5.66	30,046	5.28	32,879	4.84	41,293	4.49	▲ 6,246	0.82	▲ 11,247	0.79	
	その他	26,575	5.65	29,145	5.13	52,766	7.76	72,280	7.86	▲ 26,191	▲ 2.11	▲ 43,135	▲ 2.73	
	計	53,208	11.31	59,191	10.41	85,645	12.60	113,573	12.36	▲ 32,437	▲ 1.29	▲ 54,382	▲ 1.95	
営業費用計	455,235	96.79	538,898	94.79	675,230	99.32	900,754	98.00	▲ 219,995	▲ 2.53	▲ 361,856	▲ 3.21		
営業損益	15,102	3.21	29,625	5.21	4,650	0.68	18,338	2.00	10,452	2.53	11,287	3.21		
収営業外	金融収益	1,279	0.27	1,765	0.31	443	0.07	613	0.07	836	0.20	1,152	0.24	
	その他	10,582	2.25	13,188	2.32	14,042	2.07	19,319	2.10	▲ 3,460	0.18	▲ 6,131	0.22	
計	11,861	2.52	14,953	2.63	14,485	2.13	19,932	2.17	▲ 2,624	0.39	▲ 4,979	0.46		
費営業外	金融費用	2,206	0.47	2,700	0.47	3,178	0.47	4,502	0.49	▲ 972	▲ 0.00	▲ 1,802	▲ 0.02	
	その他	2,854	0.61	3,291	0.58	2,591	0.38	3,624	0.39	263	0.23	▲ 333	0.19	
計	5,061	1.08	5,991	1.05	5,769	0.85	8,126	0.88	▲ 708	0.23	▲ 2,135	0.17		
営業外損益	6,800	1.45	8,962	1.58	8,716	1.28	11,806	1.28	▲ 1,916	0.17	▲ 2,844	0.30		
経常損益	21,902	4.66	38,587	6.79	13,367	1.97	30,145	3.28	8,535	2.69	8,442	3.51		

24年度自動車運送事業損益明細書の一社平均を見てみると、「全体」で運送収益は470.3百万円、営業費用が455.2百万円となり、営業損益は15.1百万円となっています。

前年度との比較では、運送収益209.5百万円の減少、営業費用が220百万円の減少となり、「営業損益」で11.2百万円の減収増益です。

営業費用の主な減少要因は、人件費78.5百万円(4.37ポイント)、燃料油脂費32.0百万円(1.82ポイント)と続いています。最終的な「経常損益」では、11.2百万円増となっています。

セレクトグループの業績

セレクトグループの構成

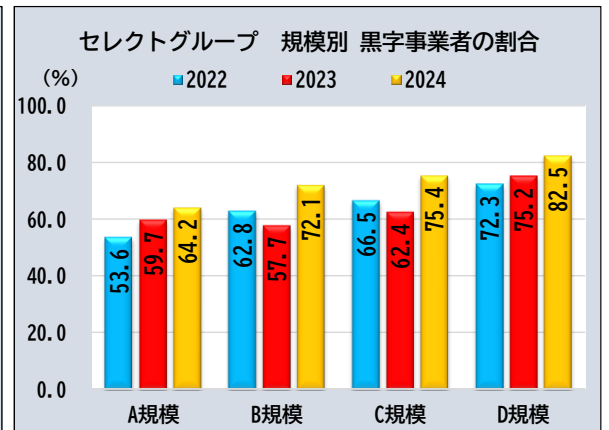
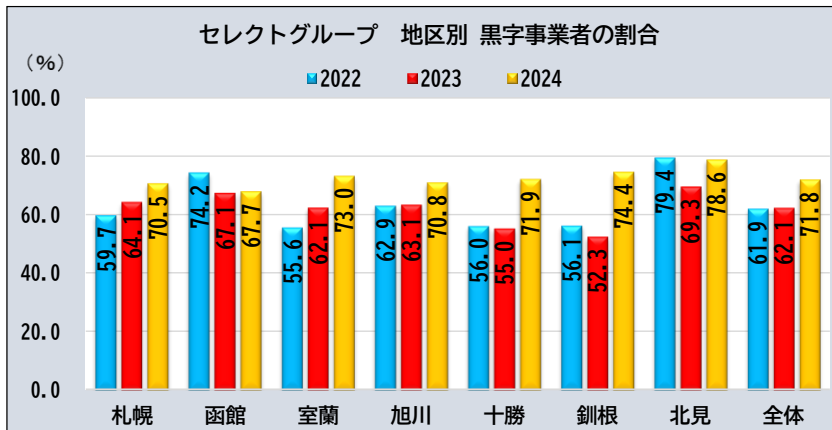
(単位：社)

事業規模 \ 地区	札幌	函館	室蘭	旭川	十勝	釧根	北見	全体	前年度	対増減
A 規模	151	24	48	43	36	19	25	346	298	48
B 規模	89	19	35	39	37	18	21	258	234	24
C 規模	86	12	36	31	37	25	17	244	213	31
D 規模	74	7	18	17	11	20	7	154	125	29
規模合計	400	62	137	130	121	82	70	1,002	870	132
前年度	284	70	103	141	109	88	75	870		
増 減	116	▲ 8	34	▲ 11	12	▲ 6	▲ 5	132		

22年度から24年度まで3年間にわたり継続して同じ事業者が標本となっています。

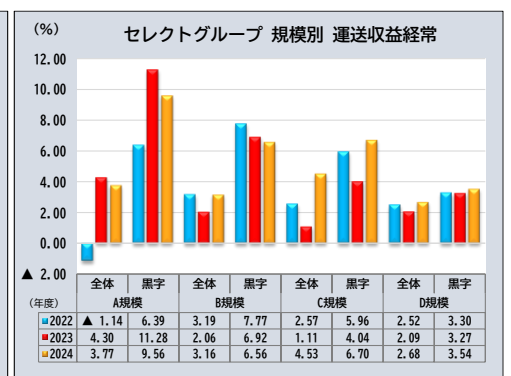
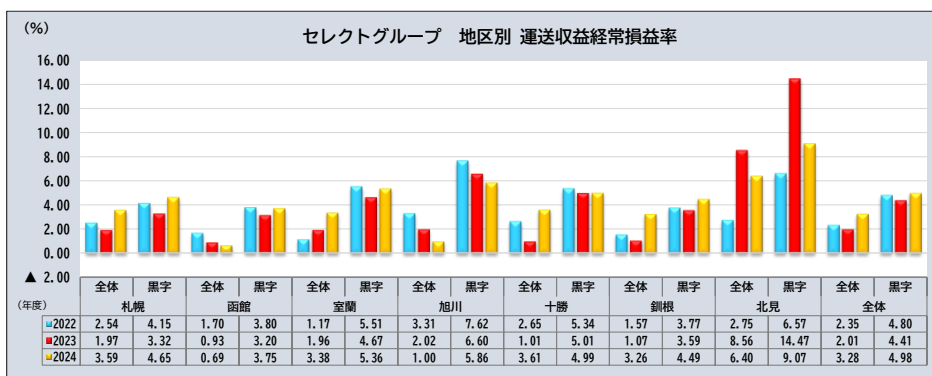
地区別・規模別のサンプル総数は1002社で、これは2024年度サンプル事業者数1,425社の70.3%となります。

セレクトグループの黒字事業者割合



24年度の黒字事業者割合を見ると、「全体」の黒字割合は71.8%となり、前年度より9.7ポイント増加しています。地区別でみると、すべての地区が前年度より増加、最も割合が高い地区は北見地区の78.6%となります。規模別では、D規模がもっとも高く82.5%です。

セレクトグループの運送収益経常損益率



24年度の運送収益経常損益率は、前年度と比較して「全体」(全) 1.27ポイント増加、「全体」(黒) 0.57ポイント増加しています。地区別では、北見地区(黒)が9.07%と最も高く、函館地区(全)が0.69%と最低となります。規模別では、A規模(黒)で大きく増加です。

○ 収益・損益増減別の収支比較

ここでは、セレクトグループの2023年度に対する2024年度費用別収支増減表（一社平均）により「増収増益」「増収減益」「減収増益」「減収減益」の4グループに区分して、その収支内容を分析します。

- **増収増益** ～ 運送収益13.9%増加に対して、営業費用計で9.5%の増加に抑えられ、営業損益で1.405.1%の大幅な増益となっています。費用では、事故賠償費、施設賦課税の増加率が高いです。
- **増収減益** ～ 運送収益11.1%増加に対して、営業費用計が13.7%の増加となり、営業損益で113.6%の減益になっています。費用では、事故賠償費、減価償却費の増加率が高いです。
- **減収増益** ～ 運送収益12.5%減少に対して、営業費用計で16.4%の減少となり、営業損益で26.9%の増益になっています。
- **減収減益** ～ 運送収益19.9%減少に対して、営業費用計で16.4%の減少、一般管理費で5.2%減少しているものの、結果として営業損益がマイナスになり、減益となっています。

2023年度に対する2024年度収支増減明細表（一社平均）

【単位：千円、％】

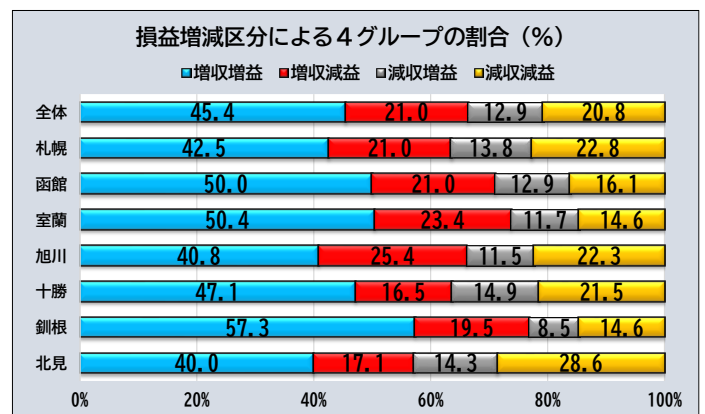
区 分 事業 者数	増収増益 455 社		増収減益 210 社		減収増益 129 社		減収減益 208 社		全体 1,002 社		
	増減	増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減	増減率	
運送収益	70,826	13.9	53,316	11.1	▲ 40,397	▲ 12.5	▲ 79,050	▲ 19.9	17,854	3.9	
運送費	人件費	10,858	9.8	8,951	7.4	▲ 6,830	▲ 9.0	▲ 6,277	▲ 7.6	3,632	3.5
	燃料油脂費	3,205	6.4	3,952	8.8	▲ 4,571	▲ 11.8	▲ 4,194	▲ 11.4	592	1.3
	修繕費	2,526	9.9	1,999	8.7	▲ 2,827	▲ 12.9	183	1.0	1,100	4.7
	減価償却費	1,590	7.0	5,703	29.8	▲ 3,323	▲ 17.2	1,183	7.1	1,620	7.9
	保険料	497	7.8	228	4.3	▲ 305	▲ 5.9	▲ 1,837	▲ 26.2	▲ 139	▲ 2.3
	施設使用料	303	9.6	72	2.7	▲ 221	▲ 19.0	▲ 1,736	▲ 29.7	▲ 203	▲ 6.1
	自動車リース料	1,746	17.4	1,477	21.0	▲ 263	▲ 3.8	▲ 326	▲ 8.2	882	11.2
	施設賦課税	584	22.4	270	14.4	▲ 672	▲ 24.2	4	0.2	239	9.9
	事故賠償費	107	31.4	181	47.7	▲ 62	▲ 22.2	9	5.5	76	24.6
	道路使用料	1,455	16.7	529	15.7	▲ 1,204	▲ 21.3	▲ 548	▲ 14.8	425	6.8
	フェリー利用料	2,556	15.8	1,925	21.3	▲ 2,052	▲ 19.7	▲ 2,645	▲ 24.5	654	5.1
その他	17,717	8.9	30,635	17.0	▲ 26,310	▲ 25.3	▲ 43,840	▲ 30.7	89	0.1	
計	43,147	9.5	55,922	13.4	▲ 48,641	▲ 25.3	▲ 60,024	▲ 18.1	8,967	2.2	
一般管理費	人件費	1,440	5.2	3,363	12.6	▲ 1,937	▲ 8.7	▲ 472	▲ 1.9	900	3.4
	その他	3,711	13.2	4,850	20.6	▲ 3,750	▲ 22.5	▲ 2,023	▲ 8.4	1,637	6.5
計	5,151	9.2	8,213	16.3	▲ 5,687	▲ 14.6	▲ 2,495	▲ 5.2	2,537	5.0	
営業費用計	48,298	9.5	64,135	13.7	▲ 54,328	▲ 16.4	▲ 62,519	▲ 16.4	11,504	2.5	
営業損益	22,528	1,405.1	▲ 10,820	▲ 113.6	13,930	26.9	▲ 16,531	▲ 97.1	6,350	125.1	
営業外収支	527	8.6	▲ 129	▲ 3.4	▲ 230	▲ 12.7	2,507	115.4	602	13.7	
経常損益	22,072	305.9	▲ 14,619	▲ 89.9	20,155	84.9	▲ 19,191	▲ 87.7	5,565	51.9	

「増収増益」事業者割合は、釧根地区57.3%が最も高い。

「増収減益」事業者割合は、旭川地区25.4%が最も高い。

「減収増益」事業者割合は、十勝地区14.9%が最も高く、北見地区の14.3%と続きます。

「減収減益」事業者割合は、北見地区28.6%が最も高く、札幌地区の22.80%と続きます。



第三章 指標を用いた経営分析

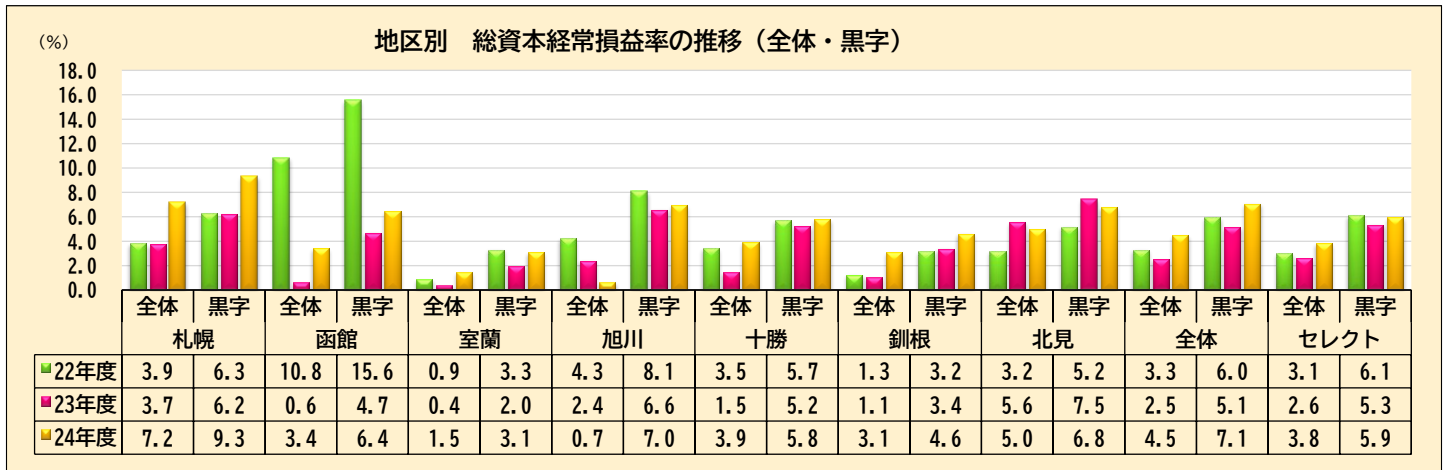
■ 一般貨物運送事業の収益性

● 総資本経常損益率【%】・・・・・・目標値 5%以上

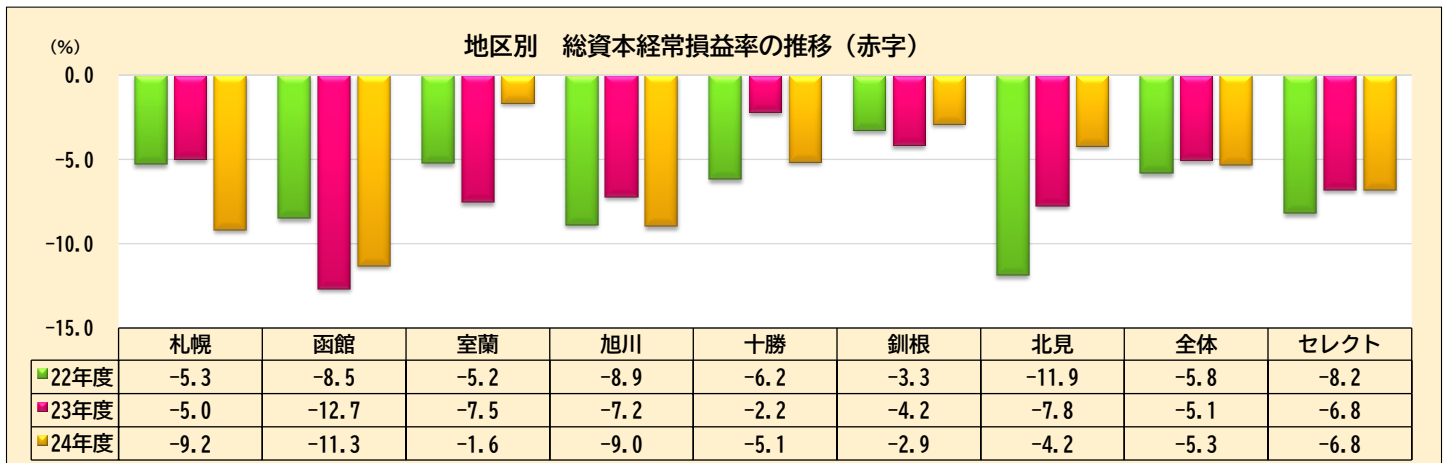
2024年度 全体（全） 総資本経常損益率 4.5%

A. 地区別総資本経常損益率

(1) 全体・黒字グループ

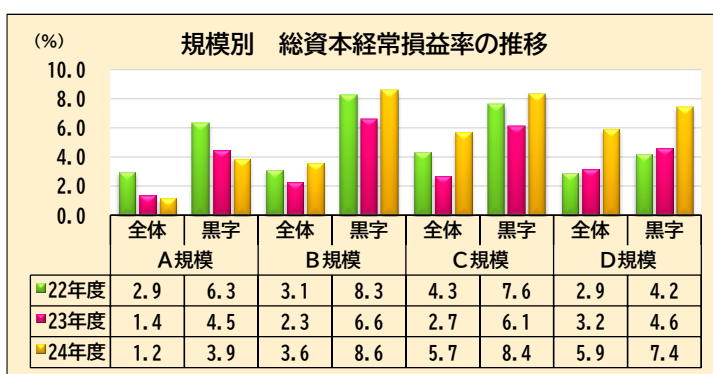


(2) 赤字グループ

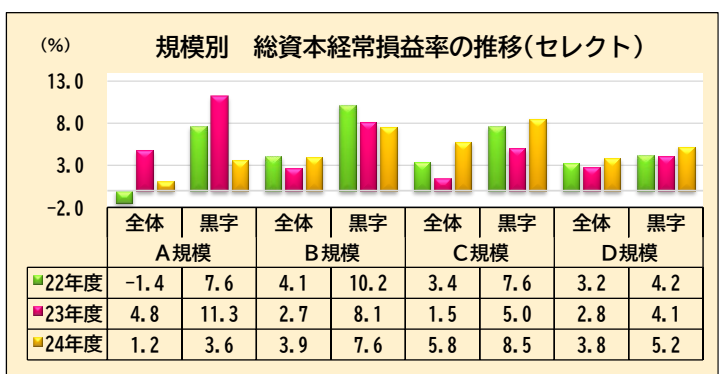


B. 規模別総資本経常損益率

(1) 全体・黒字グループ



(2) セレクトグループ



(1) 指標の説明

総資本経常損益率とは、利益の総資本に対する割合を言い、企業の総合的な収益力を計る指標です。総資本経常損益率が高い場合は、会社として投下した資本が効率的に使用されており、収益性が高いと言えます。**目標値は5%以上としていますが、中小企業では3%程度**でも良好とされています。

計算式

$$\text{総資本経常損益率 (\%)} = \frac{\text{経常損益}}{\text{総資本}} \times 100$$

※ ポイント

- ・総資本経常損益率のポイントの一つは総資本の中身にあります。個別試算の回転率を検証することが重要となります。
- ・比率とともに利益資産の回転率を検証する。
- ・過年度からの推移・傾向をチェックする。

(2) 実際に計算してみよう！！

貸借対照表		損益計算書
資産の部	負債の部	
I 流動資産	I 流動負債	I 営業収益
II 固定資産	II 固定負債	II 営業費用 運送費 一般管理費
III 繰延資産		III 営業損益
	純資産の部	IV 営業外損益 経常損益
	I 資本金・利益剰余金	V 特別損益
	II 評価・換算差額等	VI 法人税等 当期純利益
	III 自己株式・自己持分	
資産合計	総資本（負債・純資産合計）	

【総資本 = 負債 + 特別法上の準備金 + 純資産】

経常損益
÷
総資本
×
100

チェックポイント



総資本経常損益率を改善するためには、計算式が示すとおり、利益（経常損益額）を増やす、または総資本を圧縮することが必要となります。

収支改善や作業効率を向上させるなどにより利益を増やすとともに、総資産の構成を見直して**遊休資産**の処分などにより負債を圧縮していくことも重要です。巨額の設備投資に際しては、十分な注意が必要になります。

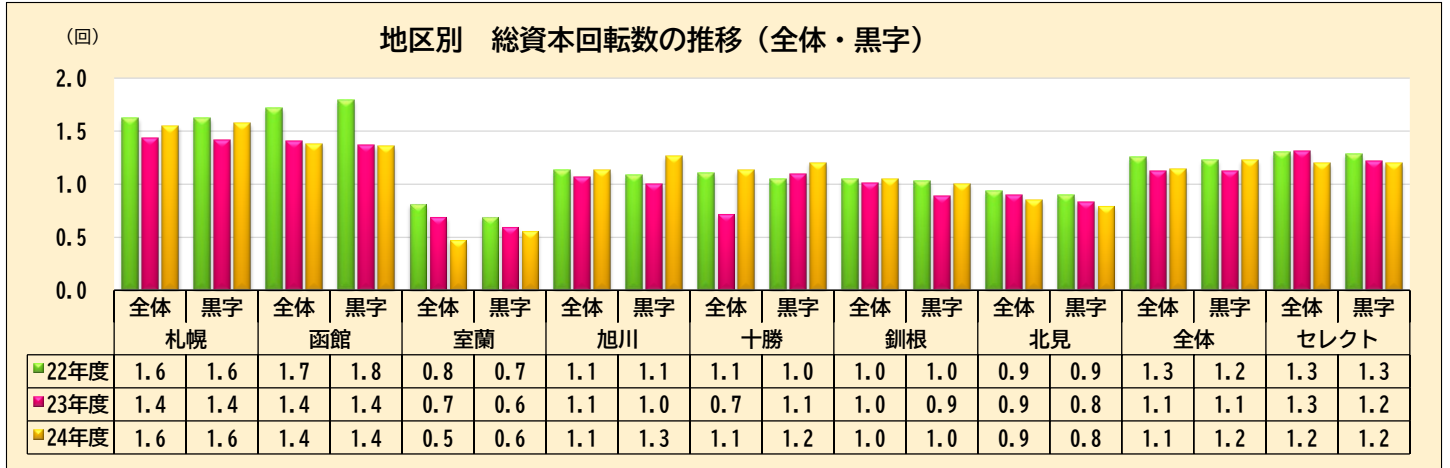
※ **遊休資産**とは、固定資産のうち使用・稼働を休止している資産のことで、会社に収益をもたらさないで固定資産税等の費用が発生する不採算な資産です。早期に利用方法を見つけ出すか売却等の処分が望まれます。

● 総資本回転数【回】・・・・・・目標値 2回転以上

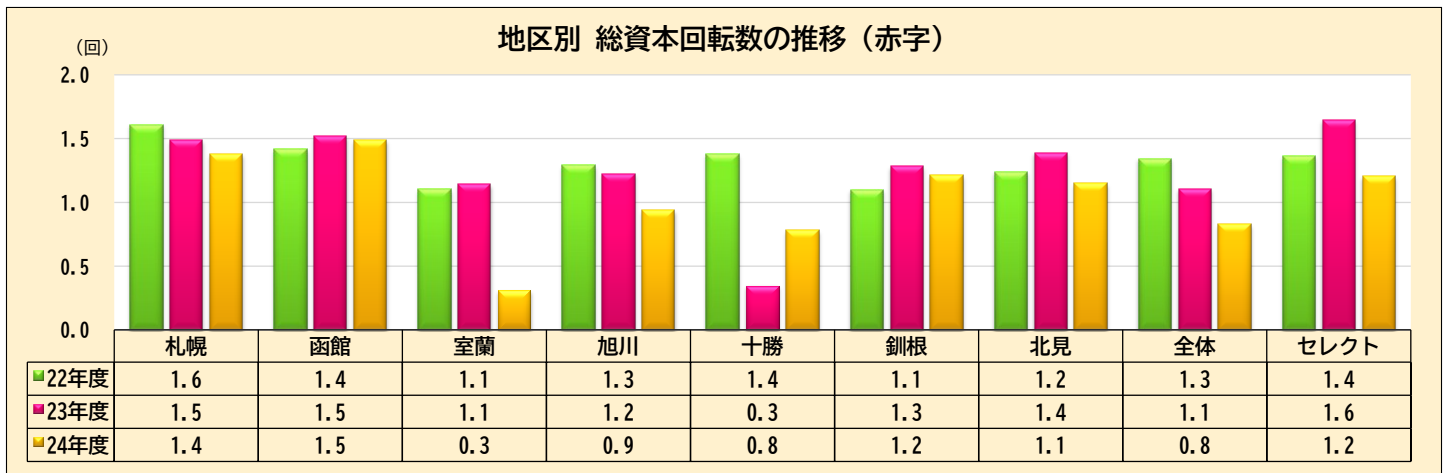
2024年度 全体（全） 総資本回転数 1.1回

A. 地区別総資本回転数

(1) 全体・黒字グループ

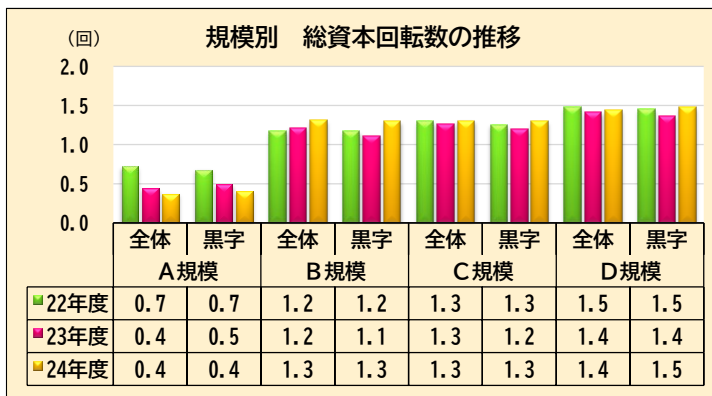


(2) 赤字グループ

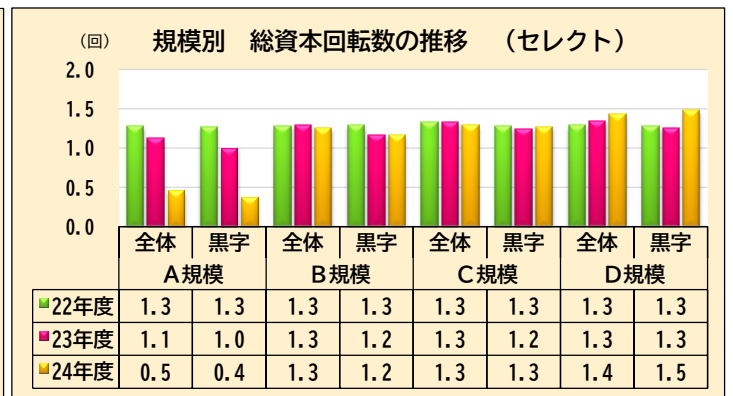


B. 規模別総資本回転数

(1) 全体・黒字グループ



(2) セレクトグループ



(1) 指標の説明

総資本回転数（回転率ともいう）は、経営に投下した資本が、売上高に対して何回転したかにより、資本の活用度合いを示し、企業の収益性を表す指標です。

資本は、現金（資金）という形から売上債権などの流動資産や固定資産などに形を変え、最終的には売上の回収により再び現金（資金）という具合に回転します。この回転とともに利益が生まれることから、**回転数が多いと収益性が高くなります。**

計算式

$$\text{総資本回転数（回）} = \frac{\text{営業収益}}{\text{総資本}}$$

※ ポイント

- 回転率は車両の稼働率や売上債権の回収率を高めることなどで改善する。
- 過年度の傾向値により資本効率の傾向を見る。

(2) 実際に計算してみよう！！



チェックポイント

総資本回転数を増やすためには、計算式が示すとおり分子である営業収益を増やすか、分母である総資本を圧縮するかのどちらか、もしくは両方となります。

総資本を圧縮する場合は、総資産の中身を精査して、個別に投資効果を検証し、資本回収を停滞させる不良資産を処分する事が必要となります。

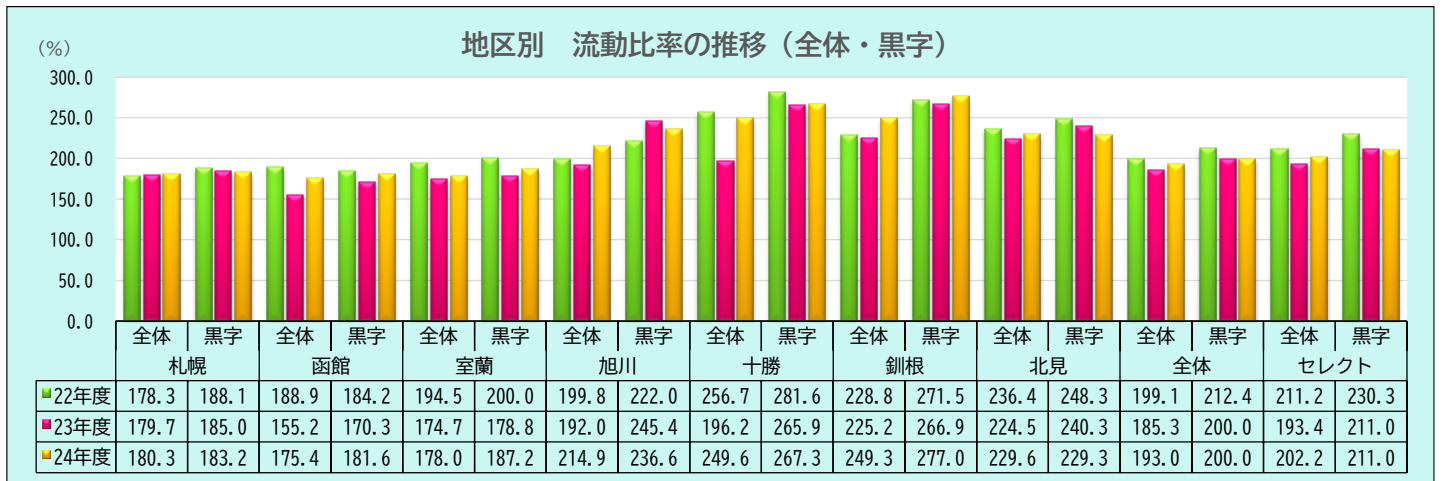
■ 一般貨物運送事業の安全性

● 流動性比率【%】・・・・・・目標値 200%以上

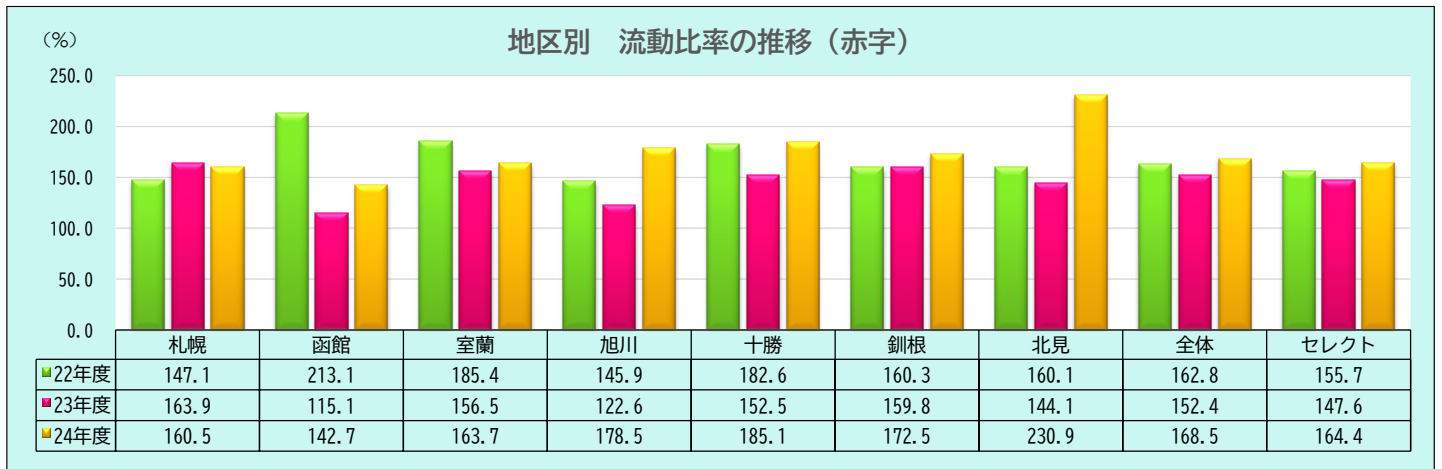
2024年度 全体（全） 流動比率 193.0%

A. 地区別流動比率

(1) 全体・黒字グループ

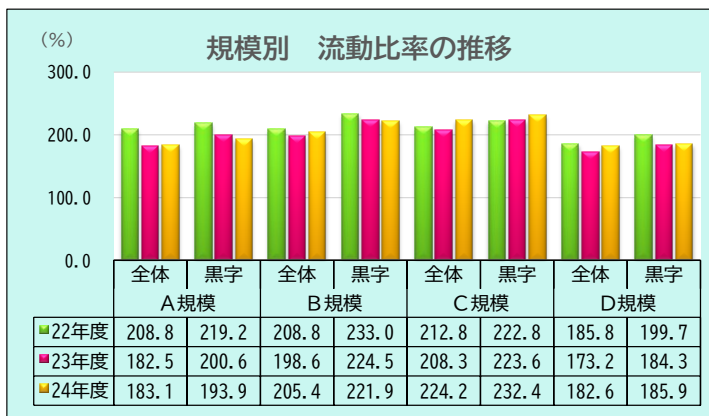


(2) 赤字グループ

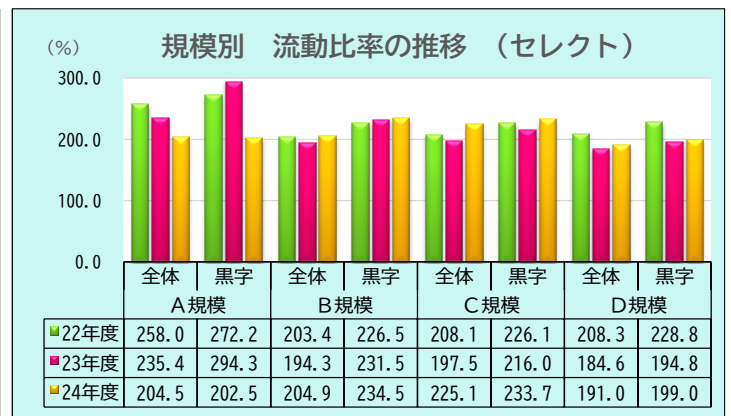


B. 規模別流動比率

(1) 全体・黒字グループ



(2) セレクトグループ

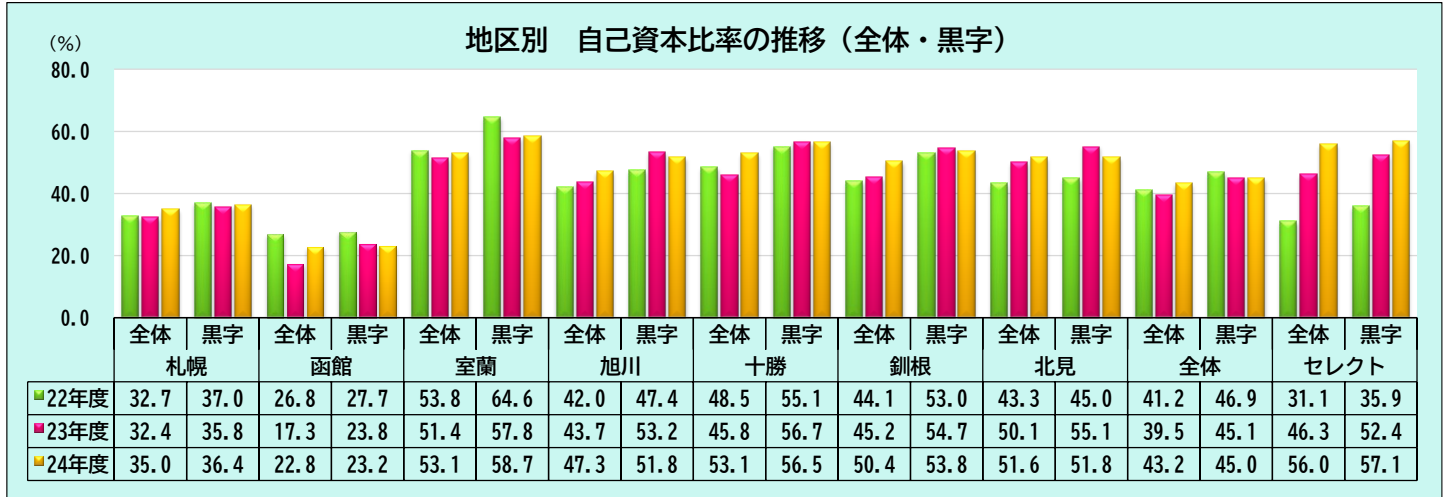


● 自己資本比率【%】・・・・・・目標値 50%以上

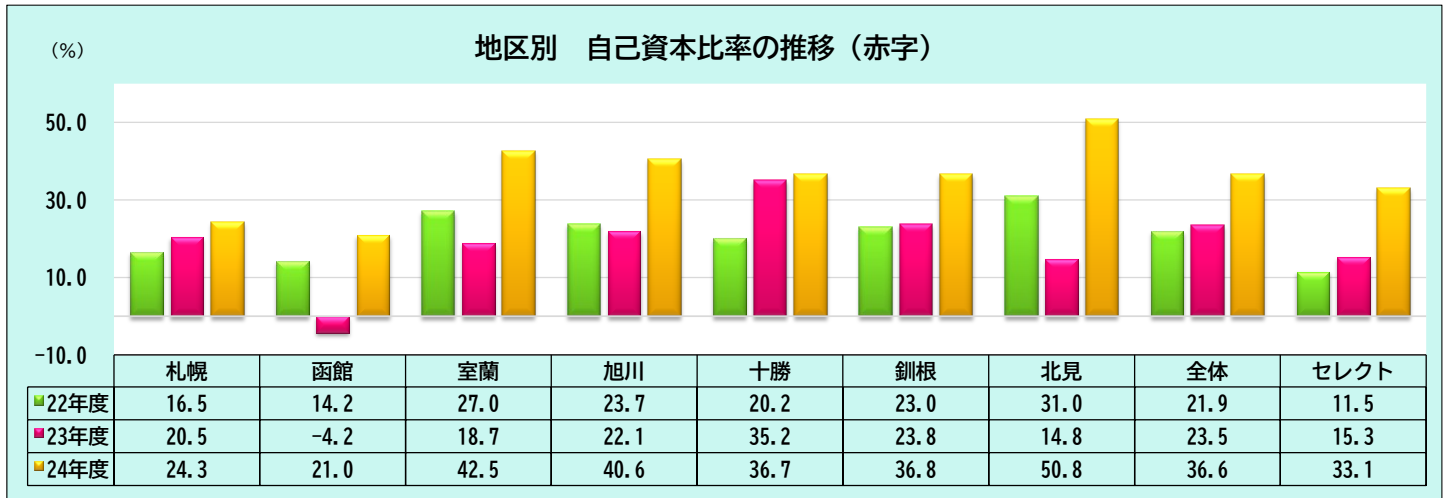
2024年度 全体（全） 自己資本比率 43.2%

A. 地区別自己資本比率

(1) 全体・黒字グループ

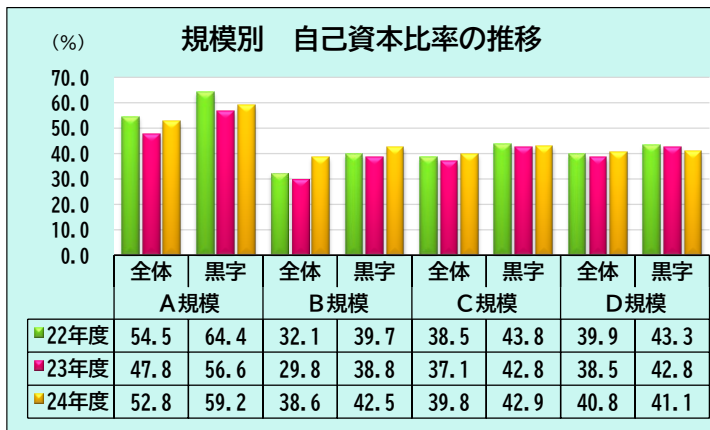


(2) 赤字グループ

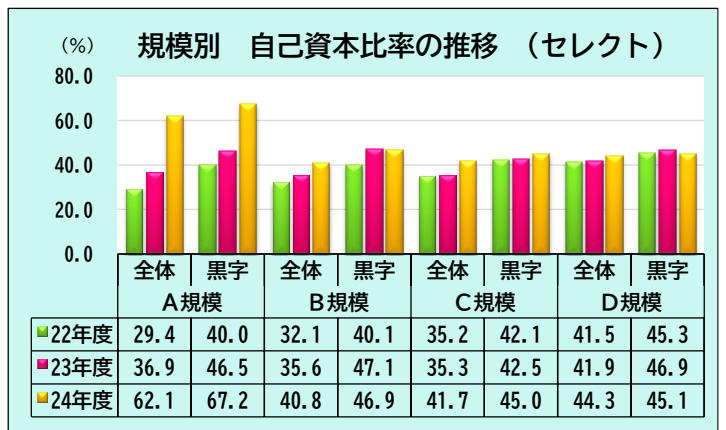


B. 規模別自己資本比率

(1) 全体・黒字グループ



(2) セレクトグループ



(1) 指標の説明

自己資本比率は、総資本〔資本（自己資本）＋負債（他人資本）〕に占める自己資本の割合を表すもので、資本構成の安全性を見るとともに、長期的な支払能力を見る重要な指標です。

自己資本比率は高い程良好で、50%以上が望ましいとされています。

計算式

$$\text{自己資本比率 (\%)} = \frac{\text{自己資本 (純資産-新株予約権)}}{\text{総資本 (負債+自己資本)}} \times 100$$

※ ポイント

- 資本の運用方法、特に過大な固定資産への投資がないかをチェックする。
- 過年度からの比率の傾向値、特に自己資本の構成をチェックする。
- 資産の含み益、含み損がある場合は、それらも勘案して実態を見る。

(2) 実際に計算してみよう！！

貸借対照表

資産の部		負債の部	
I 流動資産		I 流動負債	負債 (借金)
II 固定資産		II 固定負債	
III 繰延資産		III 特別法上の準備金	
		純資産の部	
		I 資本金・利益剰余金	自己資本
		II 評価・換算差額等	
		III 自己株式・自己持分 新株予約権	
資産合計		総資本 (負債・純資産合計)	

自己資本 (純資産-新株予約権)

÷

総資本 (負債+純資産)

×

100

チェックポイント

自己資本比率を改善するには、「資本の増加」と「負債の圧縮削減」がポイントとなります。

自己資本の増加では、増資をすることや、利益を上げて内部留保を増やすことで自己資本を増加させることができます。負債の圧縮削減では、余裕のある現預金や遊休資産の処分等により借入金を返済することがあげられます。

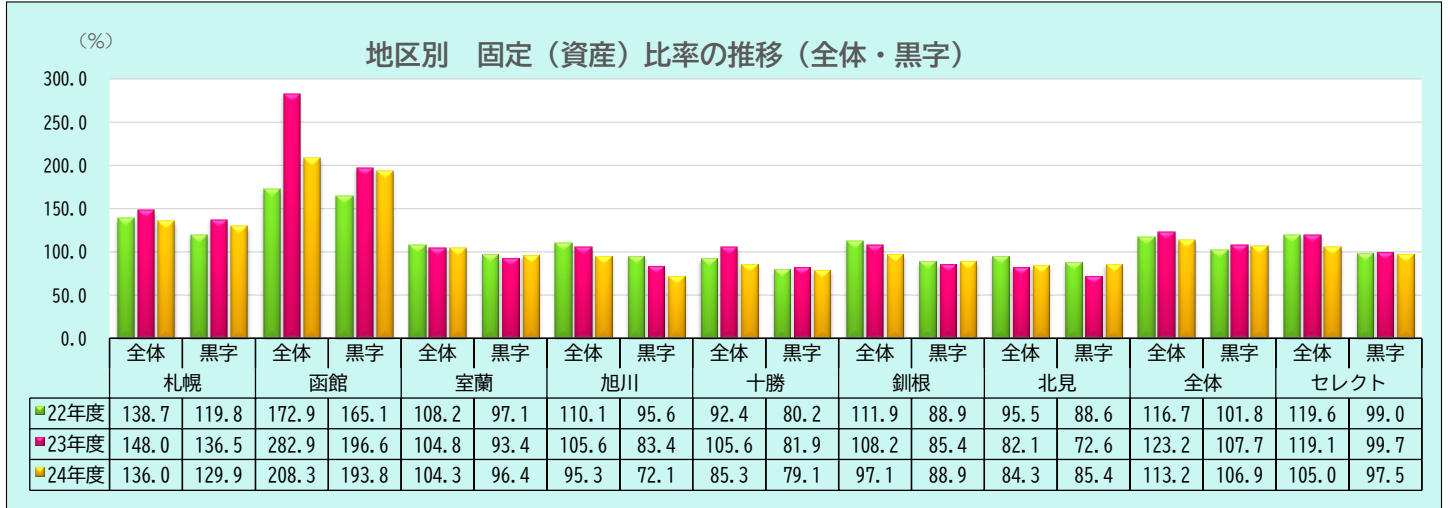
設備投資を借入金により実施する場合は、十分に注意が必要です。

● 固定（資産）比率【%】・・・・・・目標値 100%以下

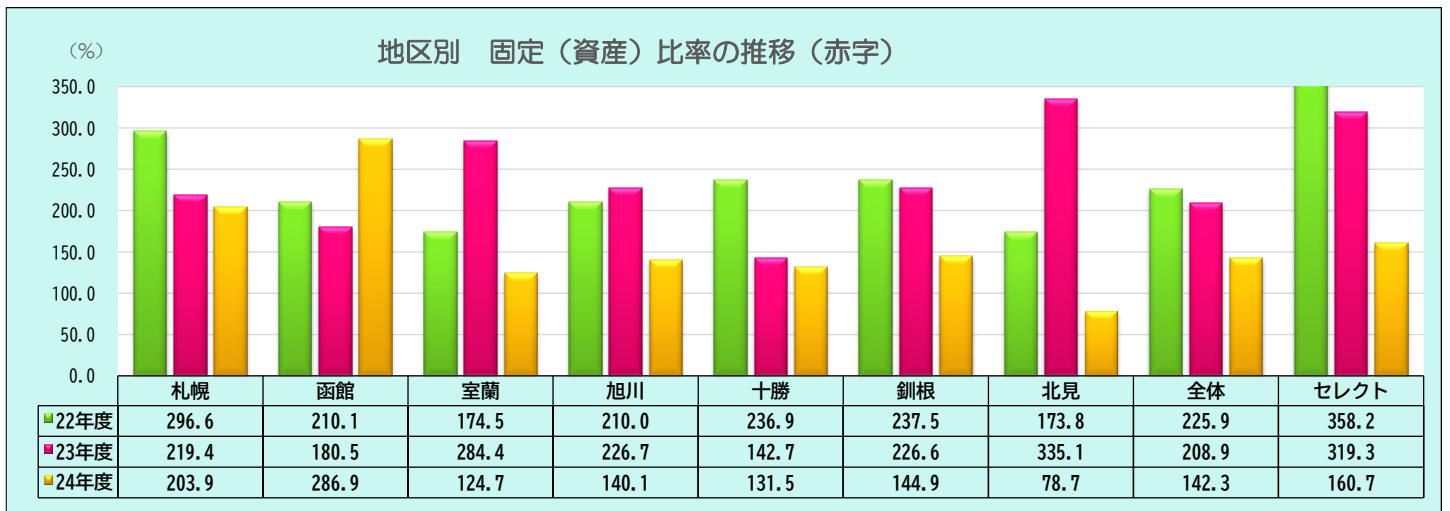
2024年度 全体（全） 固定（資産）比率 113.2%

A. 地区別固定（資産）比率

(1) 全体・黒字グループ

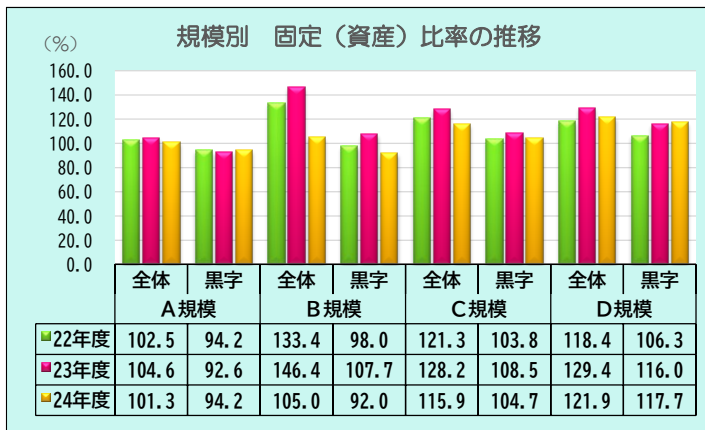


(2) 赤字グループ

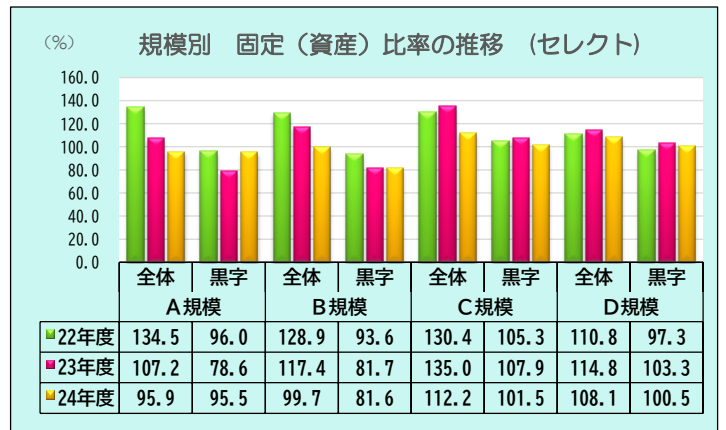


B. 規模別固定（資産）比率

(1) 全体・黒字グループ



(2) セレクトグループ



(1) 指標の説明

固定（資産）比率とは、長期的な支払能力を表す指標で、企業の財務の安全性を見る指標です。

固定（資産）比率は、固定資産が自己資本によりどの程度賄われているかを示します。固定資産への投資は、その回収が長期に渡るため、返済する必要のない自己資本で賄われることが望ましいとされます。

計算式

$$\text{固定（資産）比率（\%）} = \frac{\text{固定資産}}{\text{純資産}} \times 100$$

※ ポイント

- 固定資産への投資が自己資本の範囲内で行われているか。
- 設備投資が計画通り成果を上げているか。
- 過年度からの傾向を見て、改善されているか。

(2) 実際に計算してみよう！！

貸借対照表

資産の部		負債の部	
I 流動資産		I 流動負債	負債（借金）
II 固定資産		II 固定負債	
III 繰延資産		III 特別法上の準備金	
		純資産の部	
		I 資本金・利益剰余金	自己資本
		II 評価・換算差額等	
		III 自己株式・自己持分	
資産合計		総資本（負債・純資産合計）	

固定資産

純資産（自己資本）

$$\boxed{\quad} \div \boxed{\quad} \times 100$$

チェックポイント

固定（資産）比率を改善するには、固定資産を圧縮削減すること、自己資本を増加させることがポイントとなります。

固定資産については、その内容を精査し、設備投資時の計画通りの成果となっているか確認が必要です。また遊休資産となっているものは処分して、圧縮を図っていくことが必要です。自己資本に関しては、増資をすることや利益を上げて内部留保を増やすことで自己資本を増額していくことが重要です。

設備投資の際には、そのタイミング及び投資額、回収計画について慎重な検討が必要です。

■ 一般貨物運送事業の健全性

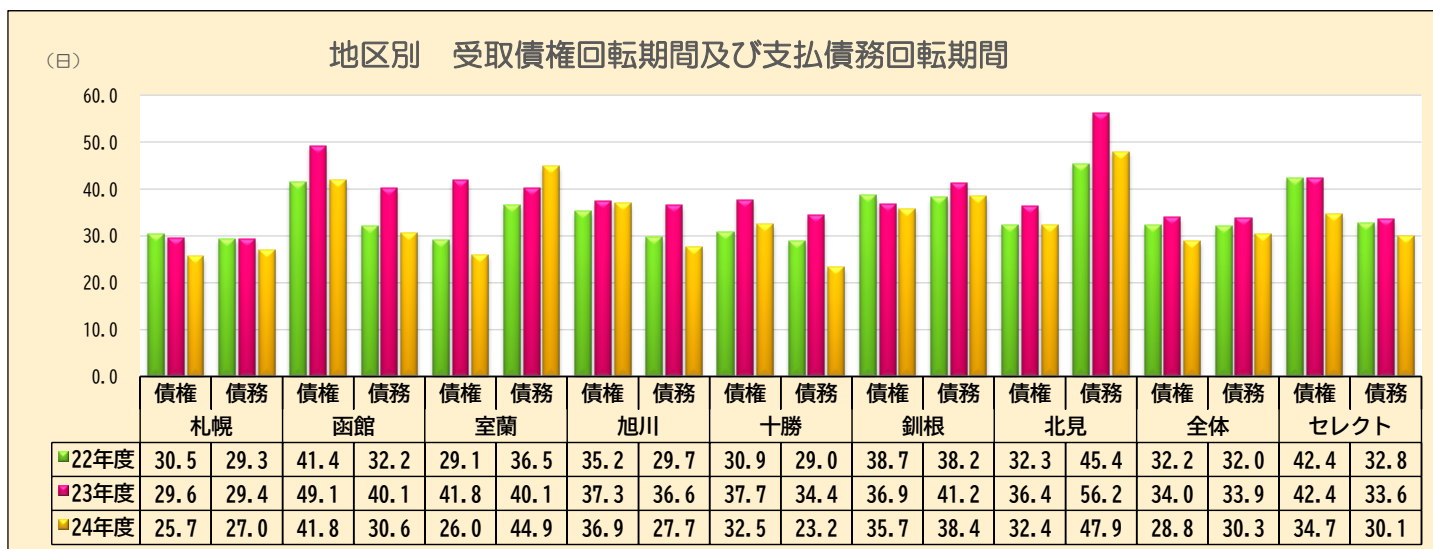
- 受取債権回転期間【回】・・・・・・目標値 短い程良好
- 支払債務回転期間【回】・・・・・・目標値 長い程良好

2024年度 全体 受取債権回転期間 28.8日

2024年度 全体 支払債務回転期間 30.3日

※グラフ上での「債権」は受取債権回転期間を、「債務」は支払債務回転期間を表します。

A. 地区別受取債権回転期間及び支払債務回転期間

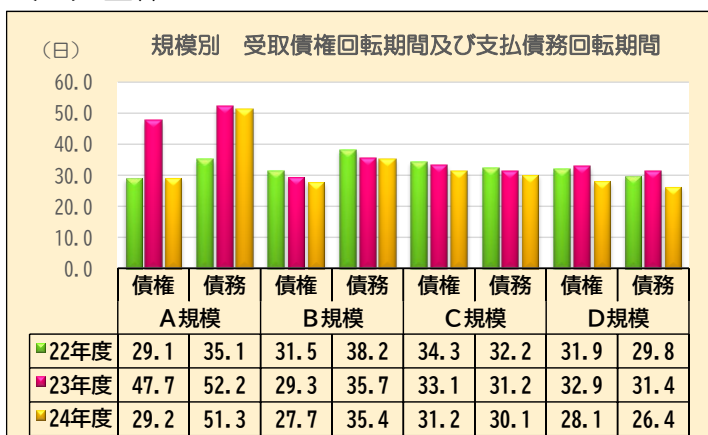


B. 地区別受取債権回転期間と支払債務回転期間の差（日）

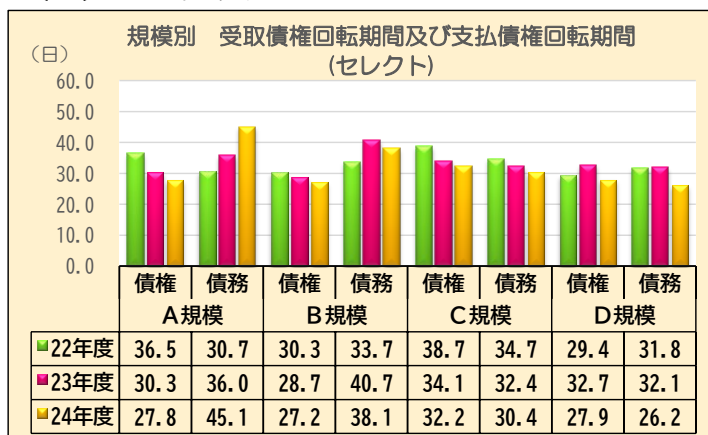
年度	札幌	函館	室蘭	旭川	十勝	釧根	北見	全体	セレクト
2022	1.1	9.2	▲ 7.4	5.5	1.9	0.5	▲ 13.0	0.2	9.6
2023	0.2	9.0	1.7	0.7	3.3	▲ 4.3	▲ 19.8	0.1	8.8
2024	▲ 1.3	11.2	▲ 18.9	9.2	9.2	▲ 2.7	▲ 15.6	▲ 1.5	4.7

C. 規模別受取債権回転期間及び支払債務回転期間

(1) 全体



(2) セレクトグループ



(1) 指標の説明

受取債権回転期間は、受取債権の回収速度を表し、**支払債務回転期間**は、支払債務の支払速度を表すもので、企業の健全性を示す指標の一つとされています。これらの速度は資金繰りに影響を及ぼし、債権回収速度が債務支払速度より速いと資金繰りに有利となり、逆に債務支払速度が速いと、資金繰りが不利になります。

計算式

$$\text{受取債権回転期間 (日)} = \frac{\text{受取債権 (受取手形 + 未収運賃 + 未収入金 + 未収収益)}}{\text{営業収益} \div \text{年間日数}}$$

$$\text{支払債務回転期間 (日)} = \frac{\text{支払債務 (支払手形 + 未払金 + 未払費用)}}{\text{営業費用} \div \text{年間日数}}$$

(2) 実際に計算してみよう！！



チェックポイント

受取債権回転期間を短縮させるには、受取債権の早期回収が必要になります。請求事務に滞りは無いか、運送契約の約定通りの回収がなされているのかチェックを行うのは当然のことですが、回収の滞りがちな顧客や取引額の大きな顧客については信用調査を実施するなどの与信管理が必要です。支払債務回転期間は、債務支払いを先延ばしすることで、回転期間を延伸させることは可能ですが、自社の信用低下や提供される財やサービスの質の低下が懸念されます。また、支払遅延にたいする法規制がなされているので注意が必要です。資金計画上は、受取債権回転期間と支払債務回転期間を対比させて、その金額と速度などのバランスを見るのが重要です。

※期中に貸借対照表の内容が大きく変化する場合には、期首と期末の平均値により算出するのが一般的です。

■ 一般貨物運送事業の生産性

会社の収益力の基礎は生産性にあります。収益力が如何に向上しても、それが生産性に裏付けされたものでない限り長続きするものではありません。ここでは、生産性を見る5つの指標の過年度からの推移を比較し傾向を見ながら、自分の会社がどうなっているかを客観的に分していただくことが重要となります。

● 付加価値率・・・企業の創造する付加価値を見る

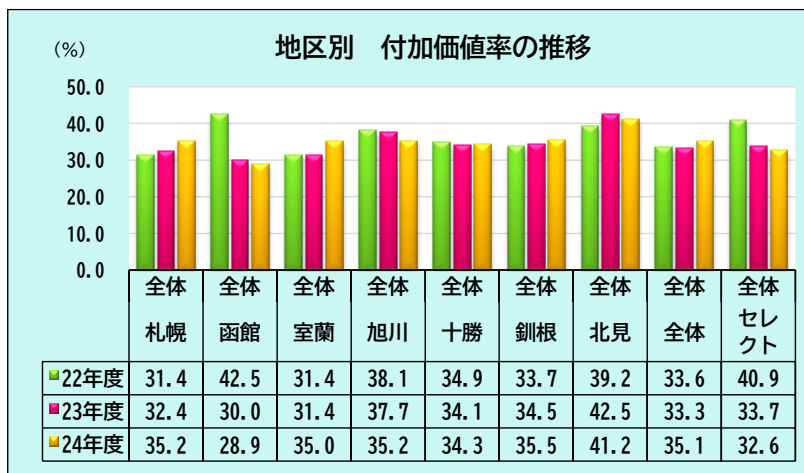
(1) 指標の説明

付加価値率とは、会社が得意先に提供する価値(営業収益)のうちを占めるその会社が創造した価値(付加価値額)の割合を示す指標です。この比率が高ければ高いほど会社の価値創造の高さを示すこととなります。

計算式

$$\text{付加価値率 (\%)} = \frac{\text{付加価値額 (B)}}{\text{営業収益 (A)}} \times 100$$

$$\text{付加価値額 (B)} = \text{【経常損益 (B8) + 金融費用 (B7) + 人件費 (B1 運送費) + 人件費 (B5 一般管理費) + 減価償却費 (B2) + 施設使用料 (B3) + 施設賦課税 (B4) - 金融収益 (B6)】}$$



(2) 実際に計算してみよう！！

資産の部	負債の部
I 流動資産	I 流動負債
II 固定資産	II 固定負債
土地 その他有形固定資産	
III 繰延資産	
	純資産の部
	I 資本金・利益剰余金
	II 評価・換算差額等
	III 自己株式・自己持分
資産合計	総資本(負債・純資産合計)

I	営業収益 (A)
II	営業費用
	運送費
	人件費 (B1)
	減価償却費 (B2)
	施設使用料 (B3)
	施設賦課税 (B4)
	一般管理費
	人件費 (B5)
III	営業損益
IV	営業外損益
	金融収益 (B6)
	金融費用 (B7)
V	経常損益 (B8)

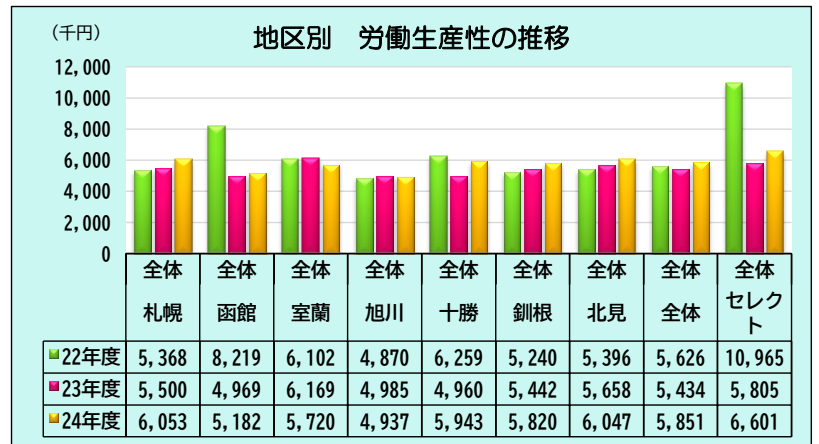
付加価値額 (B) = 経常損益 + 金融費用 + 作業人件費 + 人件費 + 減価償却費 + 施設使用料 + 施設賦課税 - 金融収益

$$\frac{\text{付加価値額 (B)}}{\text{営業収益 (A)}} \times 100$$

● 労働生産性・・・従業員一人当たりの付加価値の大きさを見る

(1) 指標の説明

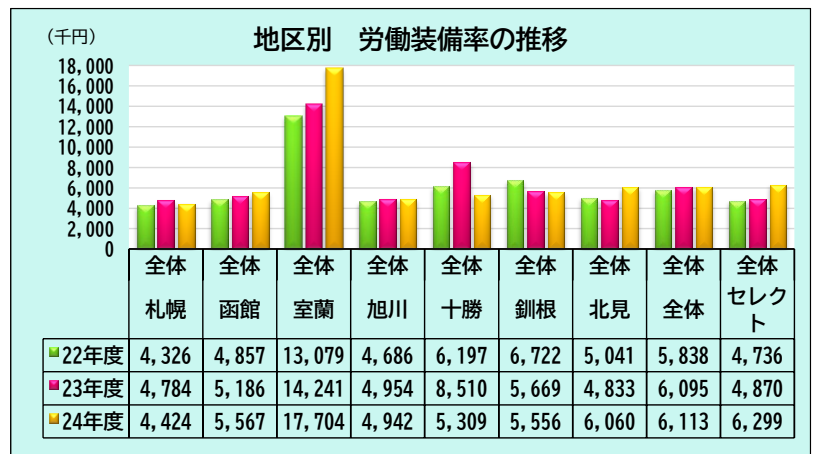
労働生産性は、従業員一人が年間に創造する付加価値の大きさを示す指標です。労働の効率性を図る尺度であり、労働生産性が高い場合は、投入された労働力が効率的に利用されていると言えます。



● 労働装備率・・・従業員一人当たりの有形固定資産額を見る

(1) 指標の説明

労働装備率とは、従業員一人当たりの設備投資額を言い、有形固定資産額を従業員数で除したものです。労働装備率が高い場合は、従業員一人当たりに対する有形固定資産の割り当てが大きく、一般的に設備投資がより進んでいると言えます。



計算式

$$\text{労働生産性 (円)} = \frac{\text{付加価値額 (B)}}{\text{従業員数}} \quad \text{労働装備率 (円)} = \frac{\text{有形固定資産 (C)}}{\text{従業員数}}$$

(2) 実際に計算してみよう！！

貸借対照表

資産の部	負債の部
I 流動資産	I 流動負債
II 固定資産	II 固定負債
土地 その他の有形固定資産	
III 繰延資産	
	純資産の部
	I 資本金・利益剰余金
	II 評価・換算差額等
	III 自己株式・自己持分
資産合計	総資本 (負債・純資産合計)

【有形固定資産 (C) (建設仮勘定を除く) = 土地 + その他の有形固定資産】

損益計算書

I 営業収益 (A)
II 営業費用
運送費
人件費 (B1)
減価償却費 (B2)
施設使用料 (B3)
施設賦課税 (B4)
一般管理費
人件費 (B5)
III 営業損益
IV 営業外損益
金融収益 (B6)
金融費用 (B7)
V 経常損益 (B8)

付加価値額 (B) ÷ 従業員数 有形固定資産 (C) ÷ 従業員数

÷

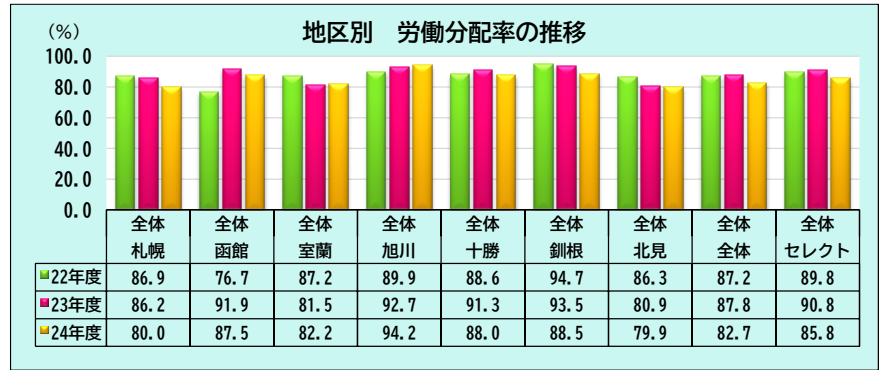
÷

● 労働分配率・・・付加価値から配分された人件費の割合を見る

(1) 指標の説明

労働分配率は、企業が生み出した付加価値に対する人件費の割合を示す指標です。

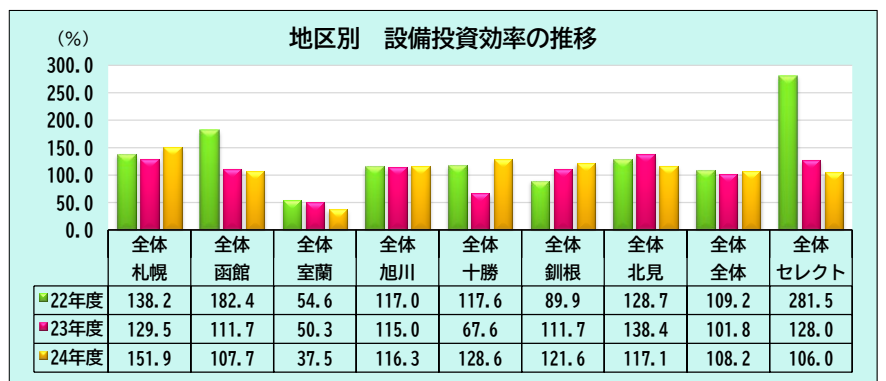
トラック運送業界は労働集約産業であり、比較的高い傾向にあります。



● 設備投資効率・・・付加価値のために有形固定資産が有効に活用されているかを見る

(1) 指標の説明

設備投資効率は、企業が創造した価値（付加価値）のために有形固定資産がどれほど有効的に活用されているかを示す指標です。この比率が高いほど効率が良いことを示しています。



計算式

$$\text{労働分配率 (\%)} = \frac{\text{人件費 (B1 運送費)} + \text{人件費 (一般管理費)}}{\text{付加価値額 (B)}} \times 100$$

$$\text{設備投資効率 (\%)} = \frac{\text{付加価値額 (B)}}{\text{有形固定資産 (C)}} \times 100$$

(2) 実際に計算してみよう！！

貸借対照表

資産の部	負債の部
I 流動資産	I 流動負債
II 固定資産	II 固定負債
土地 その他有形固定資産	
	純資産の部
III 繰延資産	I 資本金・利益剰余金
	II 評価・換算差額等
	III 自己株式・自己持分
資産合計	総資本 (負債・純資産合計)

【有形固定資産 (C) (建設仮勘定を除く) = 土地 + その他の有形資産】

損益計算書

I 営業収益 (A)
II 営業費用
運送費
人件費 (B1)
減価償却費 (B2)
施設使用料 (B3)
施設賦課税 (B4)
一般管理費
人件費 (B5)
III 営業損益
IV 営業外損益
金融収益 (B6)
金融費用 (B7)
V 経常損益 (B8)

人件費 (B1 運送費) + 人件費 (B5 一般管理費)

÷

付加価値額 (B)

×100

付加価値額 (B)

÷

有形固定資産 (C)

×100

● 規模別生産性指標

(単位：労働生産性と労働装備率は千円、その他は%)

区分		全体(全)	車両規模別			
			A規模	B規模	C規模	D規模
付加価値比率	2022年度	33.6	39.8	38.2	35.0	30.5
	2023年度	33.3	37.4	35.0	35.8	30.9
	2024年度	35.1	38.5	35.4	37.9	33.4
労働生産性	2022年度	5,626	6,206	5,456	5,611	5,542
	2023年度	5,434	4,747	5,436	5,553	5,549
	2024年度	5,851	4,372	5,505	6,495	5,979
労働装備率	2022年度	5,838	11,181	4,755	5,096	5,268
	2023年度	6,095	13,176	4,949	4,869	5,206
	2024年度	6,113	15,198	4,210	5,062	5,082
労働分配率	2022年度	87.2	80.8	85.3	86.4	90.1
	2023年度	87.8	81.8	90.1	88.5	88.2
	2024年度	82.7	85.6	85.6	78.9	83.3
設備投資効率	2022年度	109.2	61.4	132.4	126.0	118.7
	2023年度	101.8	40.9	128.9	130.6	120.7
	2024年度	108.2	32.6	150.7	147.1	131.5

チェックポイント

- 付加価値率
 - ・ 人、物、金の経営資源が効果的に活用され、高価を発揮することにより比率は向上するとされています。
 - ・ 業界の水準と比較して自社の良否を判断することが必要です。
- 労働生産率
 - ・ 人的要因と資本的要因に分けられるが、企業の長期的な潜在価値創造力を示す内容を有しているため、業界水準や同一規模水準と比較してその良否を判断することが重要です。
 - ・ 労働生産性を高めるには、付加価値率あるいは一人当たり営業収益を高める必要があります。運行効率を上げ、さらに輸送サービスの差別化等によって付加価値を高めることが重要です。
- 労働装備率
 - ・ 労働装備率は、設備投資効率と関連して見ていくことが必要となります。
- 労働配分率
 - ・ 時系列で比較し、また業界水準や同一規模水準と比較して良否を判断することが必要です。
 - ・ この比率が高くなるという事は、企業自体への利益を減少させ、企業収益を圧迫する要因となり注意が必要です。
- 設備投資効率
 - ・ 設備投資効率は、労働装備率と関連して見ると、その良否が生産性の良否にどのような影響を与えているかが見えてきます。
 - ・ 過大な有形固定資産の増加は、この比率を低め、資本コストを増加させ利益を圧迫してしまいます。

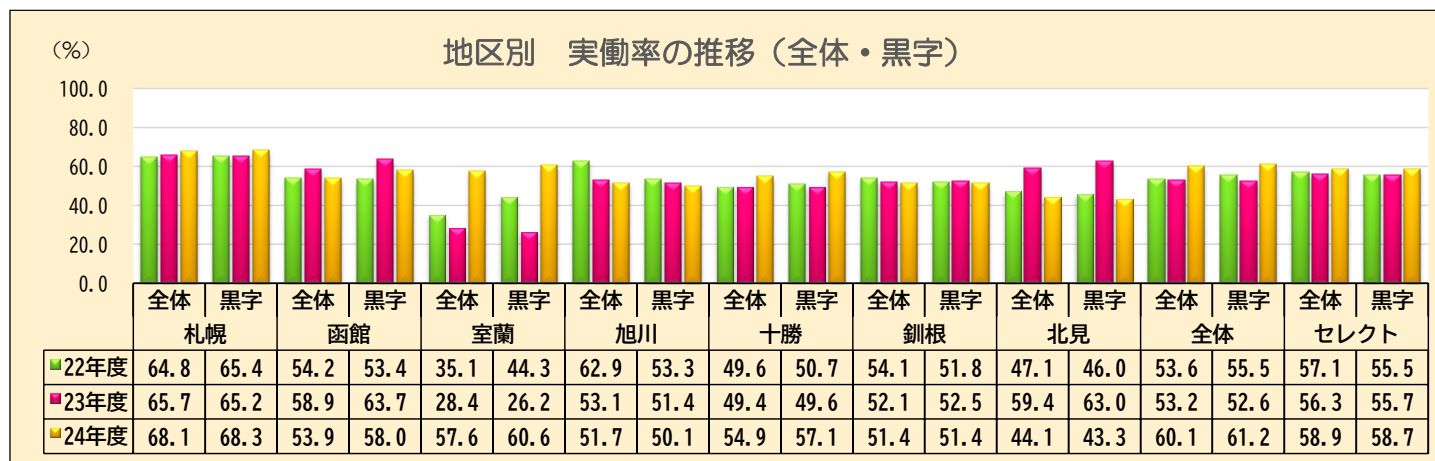
■ 一般貨物運送事業の効率性

輸送の効率化とは、同じ作業量で所要時間の短縮や営業費用の軽減、輸送量のアップにより、運送収入の自質的増加を図る稼働手段をいいます。ここでは、4つの指標の過年度を比較しながら、自分の会社がどうなっているかを分析することが重要となります。

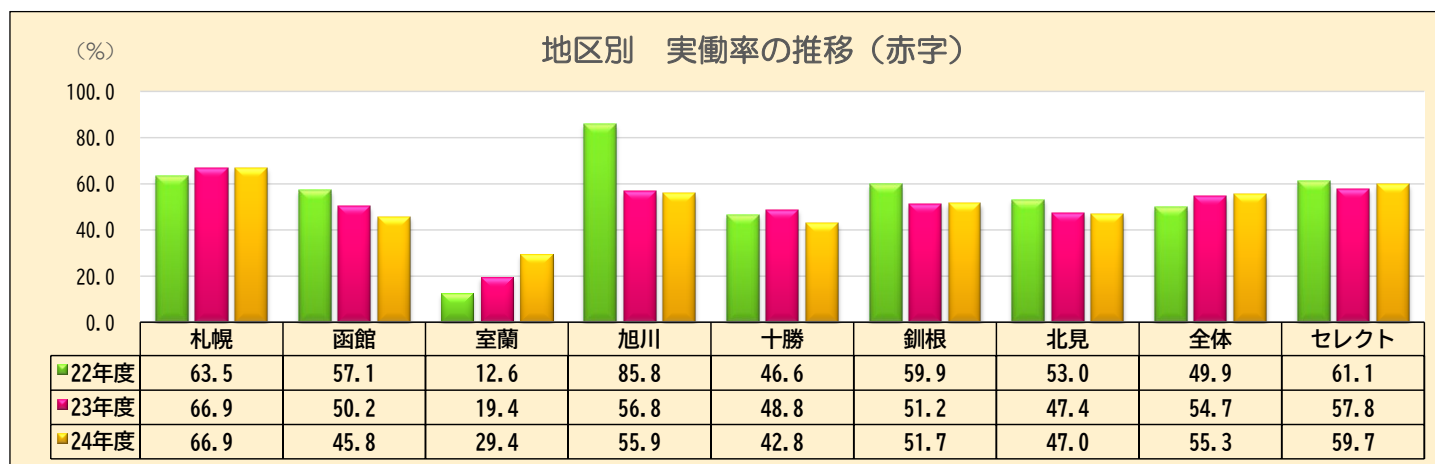
● 実働率・・・保有する車両が如何に有効活用されたかを見る

2024年度 全体（全） 実働率 60.1%

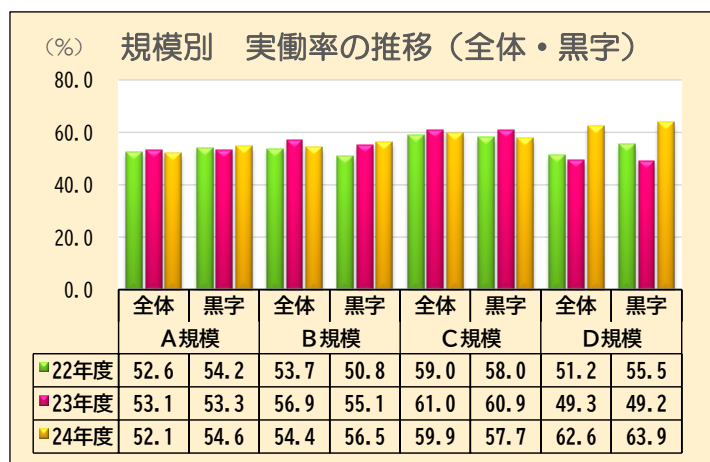
A. 地区別実働率（全体・黒字）



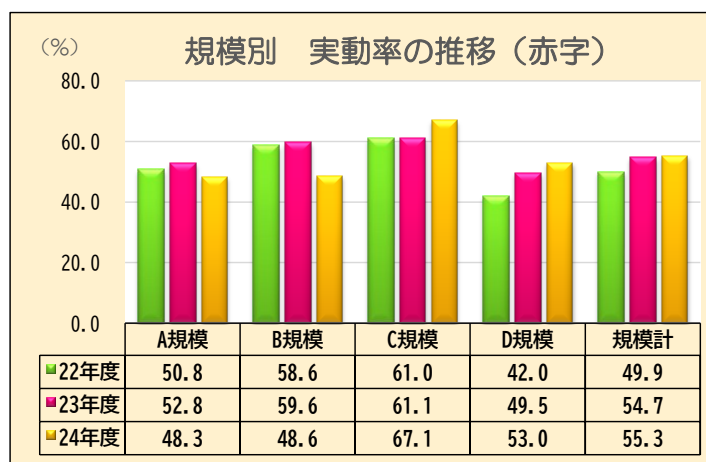
B. 地区別実働率（赤字）



C. 規模別別実働率（全体・黒字）



D. 規模別実働率（赤字）



(1) 指標の説明

実働率は、社有車が如何に有効に活用されたかを示す指標です。保有する車両が稼働可能な総日数に対して、実際に稼働した総日数の割合を示します。

計算式

$$\text{実働率 (\%)} = \frac{\text{延実働車両数 (日車)}}{\text{延実在車両数 (日車)}} \times 100$$

(2) 実際に計算してみよう！！

貨物自動車運送事業実績報告書

事業概況							
事業内容							
輸送実績							
	①延実在 車両数 (日車)	②延実働 車両数 (日車)	③走行キロ (キロメートル)	④実車キロ (キロメートル)	⑤輸送トン数		⑧営業収入 (千円)
					⑥実運送 (ト)	⑦利用運送 (ト)	
北海道							
東北	①延実在車両数 車両数×年間日数。また、年途中の増減車両は、その在籍日数を計上する。						
北陸信越	②延実働車両数 各車両の稼働日数合計する。						
関東	③走行キロ＝全車両の総走行キロ数						
中部	④実車キロ＝総走行キロのうち貨物を積載し走行したキロ数						
近畿	⑥実運送＝自社車両の輸送トン数						
中国	⑦利用運送＝備車による輸送トン数						
四国	⑧営業収入 実運送と利用運送の合算による売上高						
九州							
沖縄							
全国計							
事故件数							

②延実働車両数 (日車)

÷

①延実在車両数 (日車)

× 100

チェックポイント



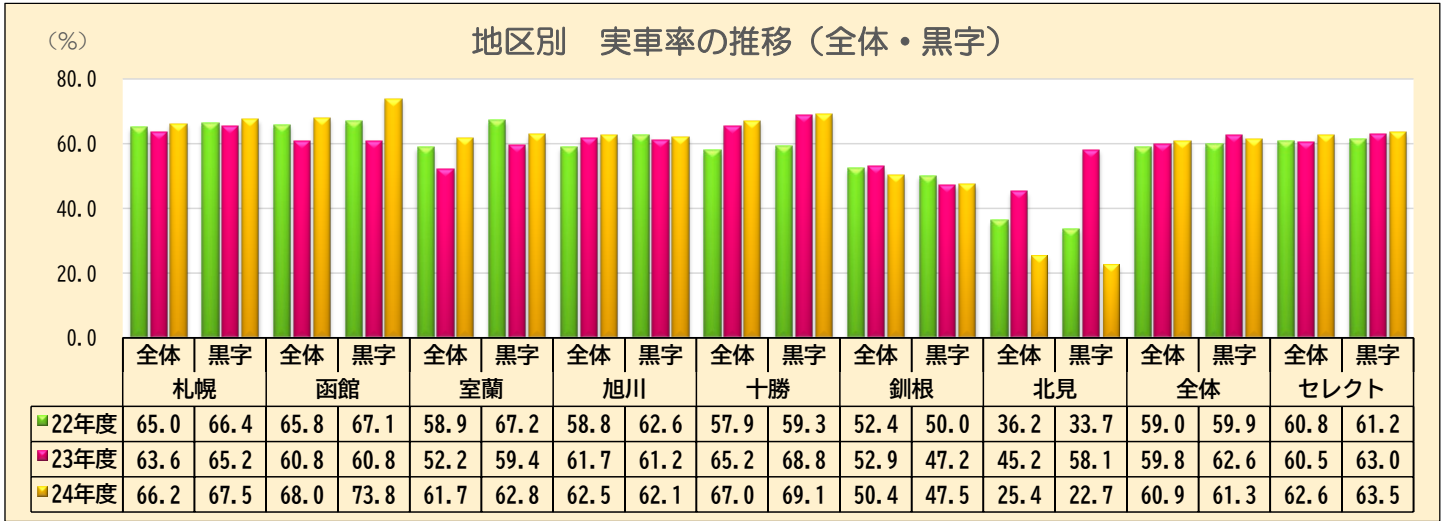
実働率を改善するためには、車両の種類と台数、運転者の資格と人数等がポイントになります。貨物の性質や数量に適合する車種や、これを運転する運転者の免許資格の組合せを上手に工夫して、収益機会の逸失を防ぐことが必要となります。

保有車両 1 台ごとに実働率を把握し、著しく実働率の低い車両については、仕事が無い為か運転者不足の為か等の分析を行い、当該車両の処分を含めて検討していくことが重要です。

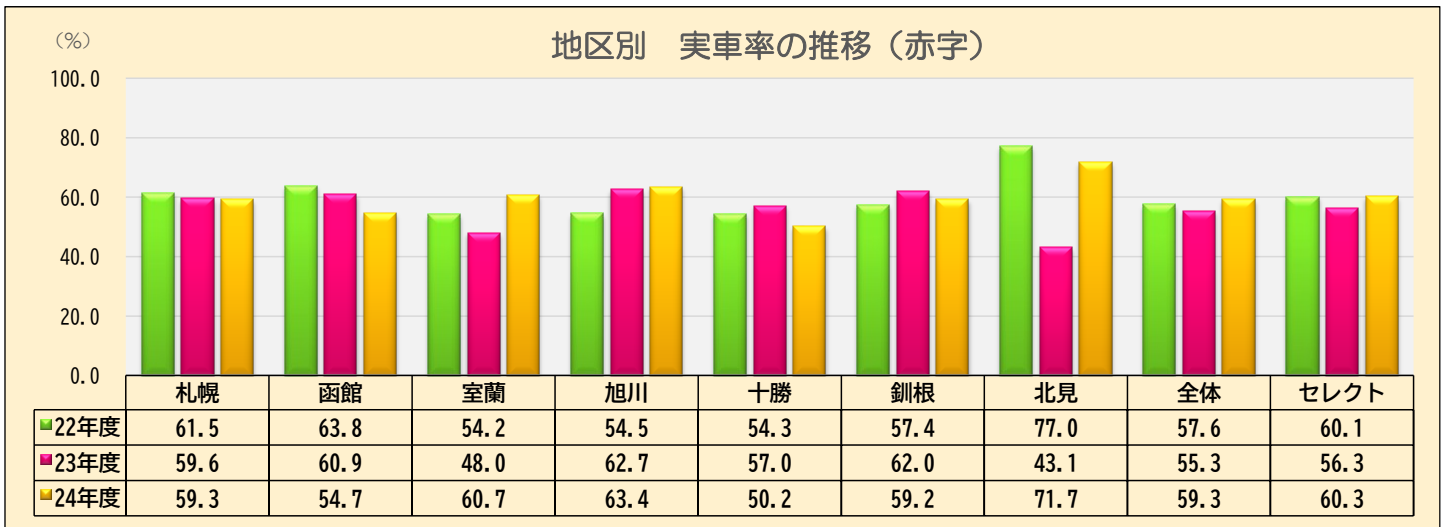
● 実車率・・・空車などに予定以上のロスがないかを見る

2024年度 全体（全） 実車率 60.9%

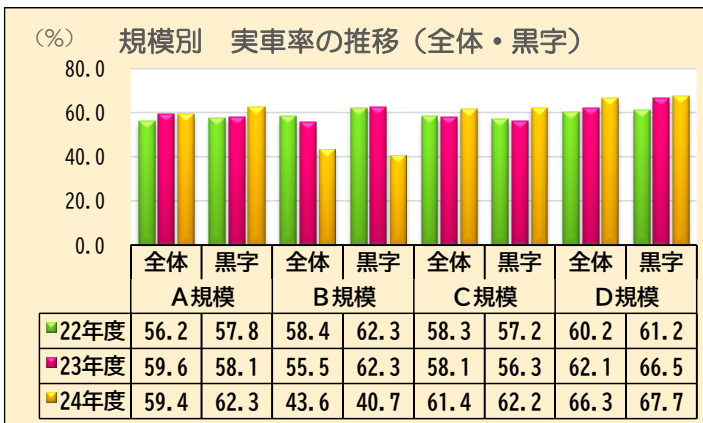
A. 地区別実車率（全体・黒字）



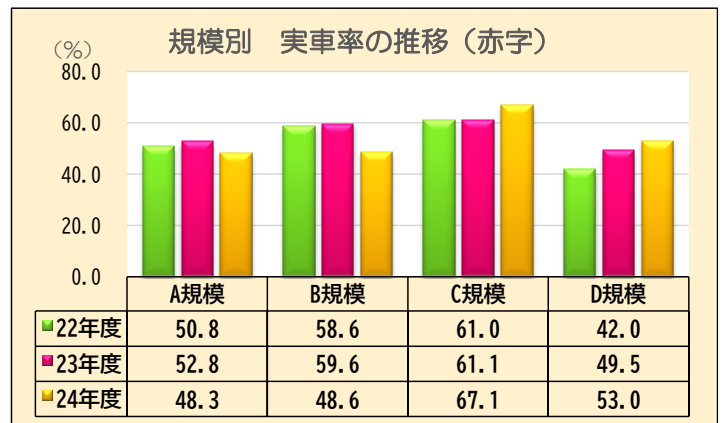
B. 地区別実車率（赤字）



C. 規模別実車率（全体・黒字）



D. 規模別実車率（赤字）



(1) 指標の説明

実車率は、社有車の走行距離のうち、実際に貨物を積載して走行した距離の割合を示す指標です。運行に予定以上の空車（ロス）が発生していないかを見ることが出来ます。

実車率が低くなると、運賃の発生しない空車区間が長く非効率な上に、燃料油脂費や人件費などの運行費が発生するため、採算性は悪化します。

計算式

$$\text{実車率 (\%)} = \frac{\text{実車キロ数}}{\text{総走行キロ数}} \times 100$$

(2) 実際に計算してみよう！！

貨物自動車運送事業実績報告書

事業概況							
事業内容							
輸送実績							
	①延実在 車両数 (日車)	②延実働 車両数 (日車)	③走行キロ (キロメー トル)	④実車キロ (キロメー トル)	⑤輸送トン数		⑧営業収入 (千円)
					⑥実運送 (ト)	⑦利用運送 (ト)	
北海道							
東北	①延実在車両数 車両数×年間日数。また、年途中の増減車両は、その在籍日数を計上する。 ②延実働車両数 各車両の稼働日数合計する。 ③走行キロ＝全車両の総走行キロ数 ④実車キロ＝総走行キロのうち貨物を積載して走行したキロ数 ⑥実運送＝自社車両の輸送トン数 ⑦利用運送＝備車による輸送トン数 ⑧営業収入 実運送と利用運送の合算による売上高						
北陸信越							
関東							
中部							
近畿							
中国							
四国							
九州							
沖縄							
全国計							
事故件数							

$$\frac{\text{④実車キロ数}}{\text{③総走行キロ数}} \times 100$$

チェックポイント

流動比率を改善するには、流動資産を増加させ、流動負債を減少させる必要があります。

実車率を向上させるには、荷主(貨物)、車両、運転者を有効に組み合わせることが必要になります。更に、効率的な運行ルートを検討して、極力ロスを避ける必要があります。

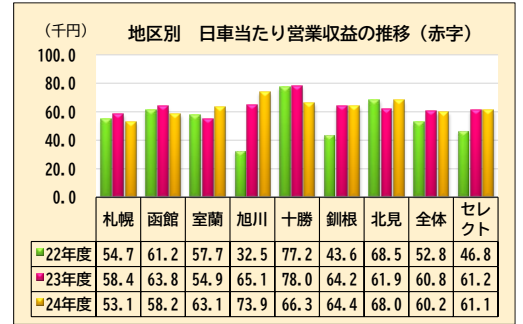
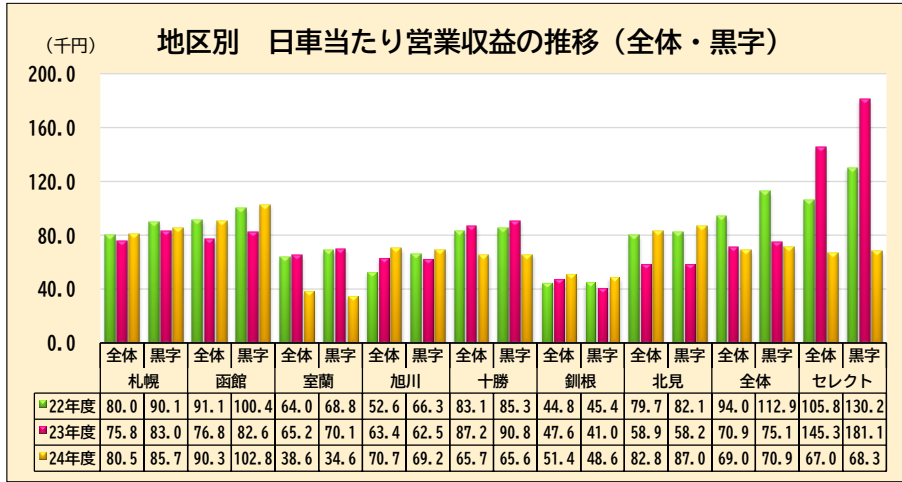
輸送事業協同組合や他業者との連携を強化することや、**WebKIT**等を利用するなどにより、「帰り荷」を確保することも有効です。

「運行効率」は 実働率×実車率×積載率 により求められ、一般的に40%以上が目標とされます。実働率、実車率を単一にそれだけで判断するのではなく、「運行効率」として総合的にみることが重要です。

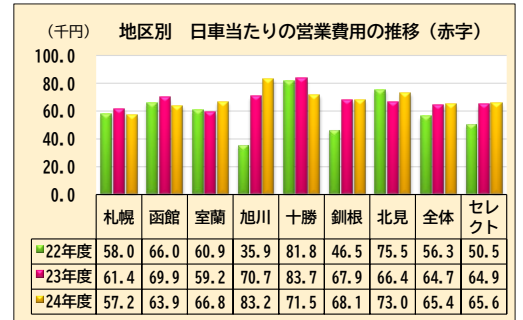
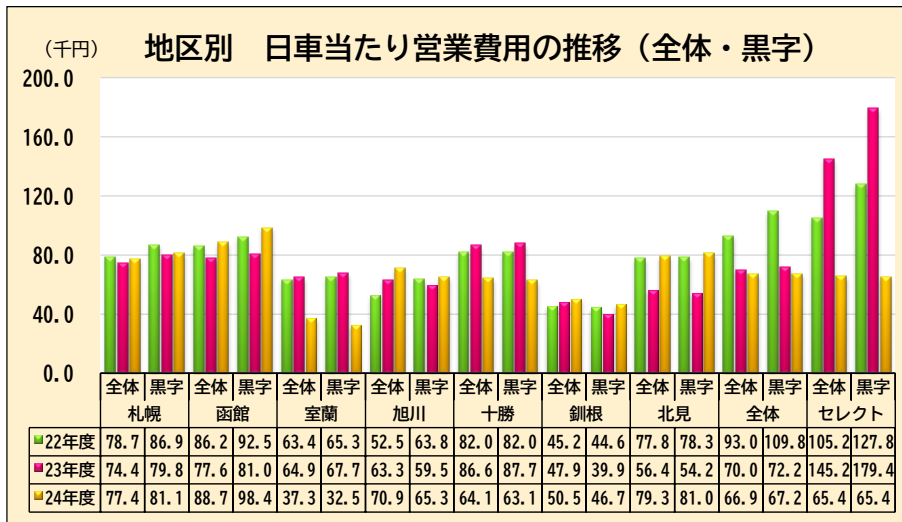
※WebKITとは日本貨物運送協同組合連合会によるインターネットを利用した輸送調整システム

● 日車当たり指標・・・一日一車当たりの輸送効率を見る

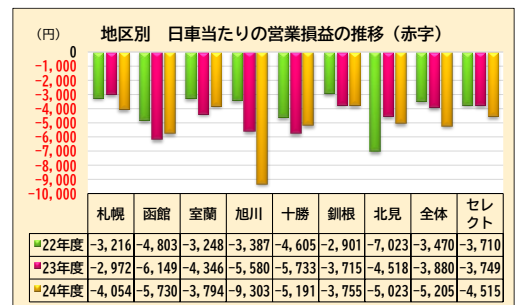
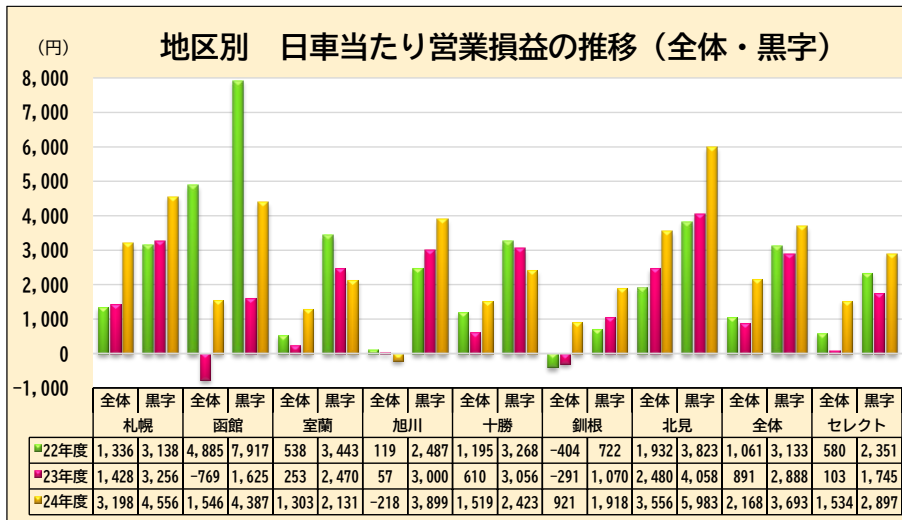
A. 日車当たり営業収益 地区別 (全体・黒字・赤字)



B. 日車当たり営業費用 地区別 (全体・黒字・赤字)



C. 日車当たり営業損益 地区別 (全体・黒字・赤字)



(1) 指標の説明

日車当たりの指標は、一日一車当たりの運送収入や営業費用を見ることによって、車両効率や実働効率、更には労働効率（ドライバー一日当たりの運送収入）を見る運送効率の代表的な指標です。収益、損益は数値が大きいほど良好、費用は小さいほど良好となります。

計算式 日車当たり

$$\text{営業収益 (千円)} = \frac{\text{営業収益}}{\text{延実働車両数 (日車)}}$$

$$\text{営業費用 (千円)} = \frac{\text{営業費用}}{\text{延実働車両数 (日車)}}$$

$$\text{営業損益 (円)} = \frac{\text{営業損益}}{\text{延実働車両数 (日車)}}$$

(2) 実際に計算してみよう！！

貨物自動車運送事業実績報告書

事業概況	輸送実績							
	①延実在車両数 (日車)	②延実働車両数 (日車)	③走行キロ (キロメートル)	④実車キロ (キロメートル)	⑤輸送トン数		⑧営業収入 (千円)	
事業内容					⑥実運送 (ト)	⑦利用運送 (ト)		
北海道								
東北	①延実在車両数 車両数×年間日数。また、年途中の増減車両は、その在籍日数を計上する。							
北陸信越	②延実働車両数 各車両の稼働日数合計する。							
関東	③走行キロ＝全車両の総走行キロ数							
中部	④実車キロ＝総走行キロのうち貨物を積載し走行したキロ数							
近畿	⑥実運送＝自社車両の輸送トン数							
中国	⑦利用運送＝備車による輸送トン数							
四国	⑧営業収入 実運送と利用運送の合算による売上高							
九州								
沖縄								
全国計								

損益計算書

- I 営業収益 a
- II 営業費用 b
 - 運送費
 - 一般管理費
- III 営業損益 c
- IV 営業外損益 経常損益
- V 特別損益
- VI 法人税等 当期純利益

日車当たり営業収益
営業収益 a ÷ ②延実働車両数

日車当たり営業費用
営業費用 b ÷ ②延実働車両数

日車当たり営業損益
営業損益 c ÷ ②延実働車両数

チェックポイント

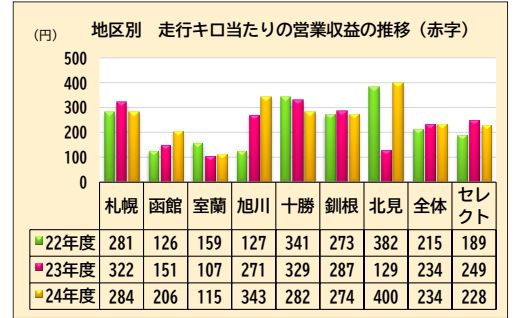
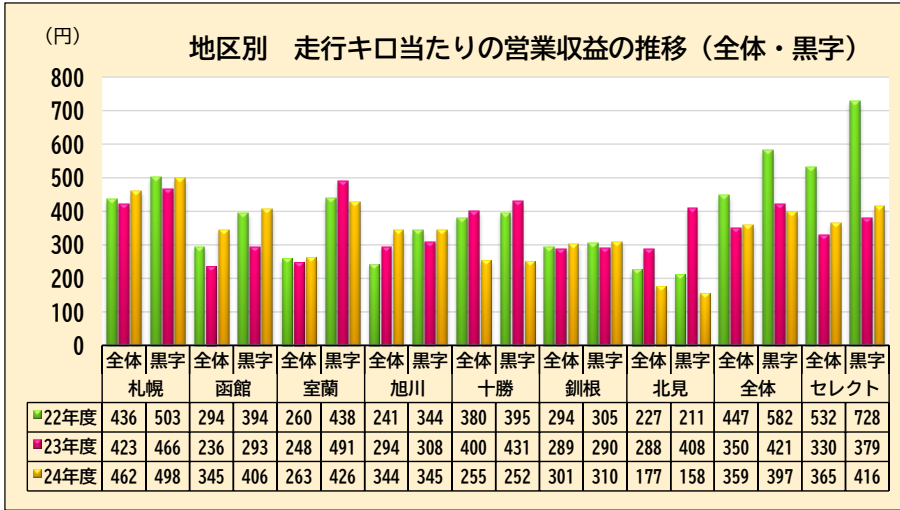
日車当たり営業収益を増やすには、実車率と積載率を向上させることが必要となります。

日常的に操配や作業手順、運行手順の効率性を確認するとともに、車種別又は車両別に運送収入を把握することも重要です。又、車両不足や運転手不足による稼働機会の逸失に注意を払い、逆に過剰となっている車両や運転者に対するの措置を検討することも必要となります。

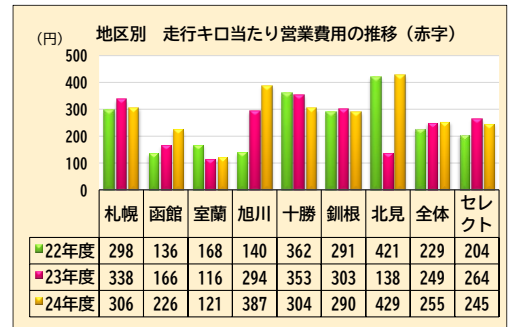
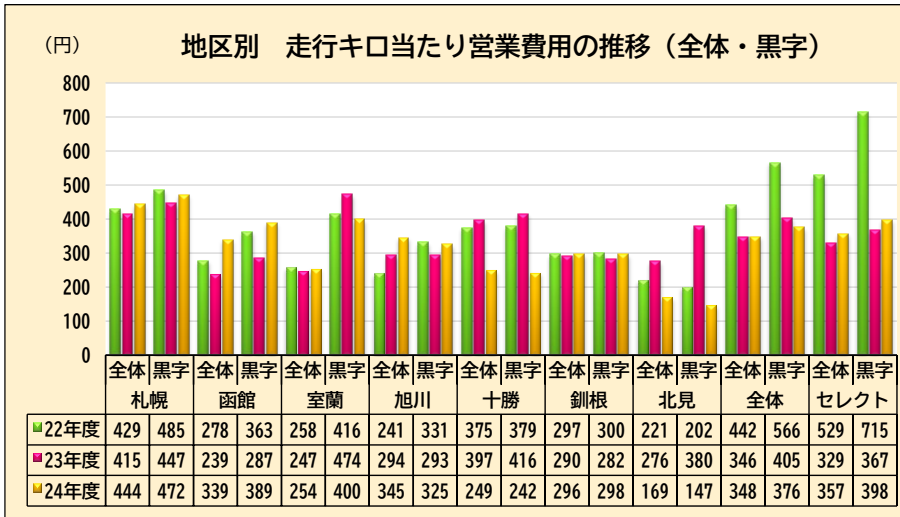
たとえ「日車当たり営業収益」が増加しても、「日車当たり営業費用」がそれを上回れば、結果として赤字となるので、営業費用についても併せて見て行くことが重要になります。

● 走行キロ当たり指標・・・走行1キロ当たりの輸送効率を見る

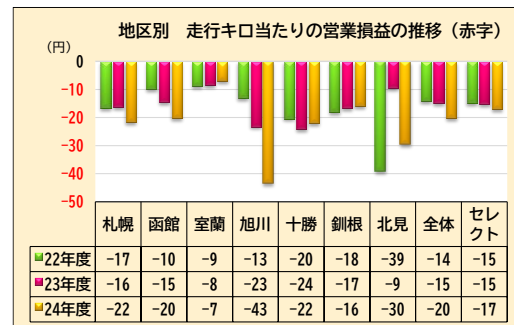
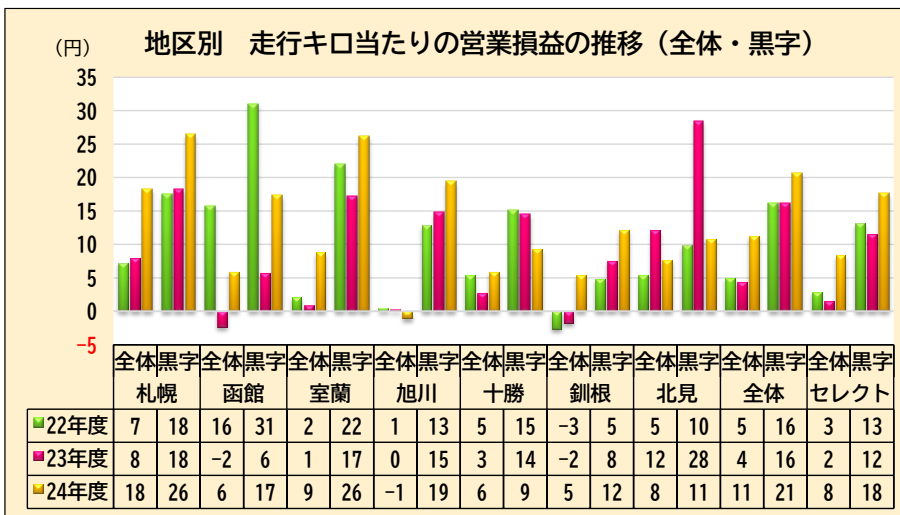
A. 走行キロ当たり営業収益 地区別 (全体・黒字・赤字)



B. 走行キロ当たり営業費用 地区別 (全体・黒字・赤字)



C. 走行キロ当たり営業損益 地区別 (全体・黒字・赤字)



(1) 指標の説明

走行キロ当たりの指標は、運送業としての効率を見るために、保有車両の走行 1 キロ当たりの営業収益、営業費用、営業損益を示す指標です。

収益、損益は数値が大きいほど良好、費用は小さいほど良好となります。

計算式 走行キロ当たり

$$\text{営業収益 (円)} = \frac{\text{営業収益}}{\text{総走行キロ}}$$

$$\text{営業費用 (円)} = \frac{\text{営業費用}}{\text{総走行キロ}}$$

$$\text{営業損益 (円)} = \frac{\text{営業損益}}{\text{総走行キロ}}$$

(2) 実際に計算してみよう！！

貨物自動車運送事業実績報告書

事業概況	輸送実績						⑧営業収入(千円)
	①延実在車両数(日車)	②延実働車両数(日車)	③走行キロ(キロメートル)	④実車キロ(キロメートル)	⑤輸送トン数 ⑥実運送(トン) ⑦利用運送(トン)		
北海道							
東北	①延実在車両数 車両数×年間日数。また、年途中の増減車両は、その在籍日数を計上する。						
北陸信越	②延実働車両数 各車両の稼働日数合計する。						
関東	③走行キロ＝全車両の総走行キロ数						
中部	④実車キロ＝総走行キロのうち貨物を積載し走行したキロ数						
近畿	⑥実運送＝自社車両の輸送トン数						
中国	⑦利用運送＝備車による輸送トン数						
四国	⑧営業収入 実運送と利用運送の合算による売上高						
九州							
沖縄							
全国計							

損益計算書

- I 営業収益 a
- II 営業費用 b
運送費
一般管理費
- III 営業損益 c
- IV 営業外損益
経常損益
- V 特別損益
- VI 法人税等
当期純利益

走行キロ当たり営業収益
営業収益 a
[] ÷ [] = []

走行キロ当たり営業費用
営業費用 b
[] ÷ [] = []

走行キロ当たり営業損益
営業損益 c
[] ÷ [] = []

チェックポイント

走行距離当たり営業収益を増やすには、空車によるロスを無くして実車率を向上させ、又、積載率を改善することで日車当たりの営業収益を増やす取り組みが必要になります。

また、同時に「走行距離当たり営業費用」という視点から、燃費の悪い老朽車両から燃費の良い車両に代替の促進や、エコドライブの推進等により営業費用を圧縮することが、収益改善と併せて重要となります。

地区別・規模別収支明細表（一社平均）

事業者数（社）		地区別														
		札幌地区		函館地区		室蘭地区		旭川地区		十勝地区		釧根地区		北見地区		
上段：2024年度		638		82		183		166		156		106		94		
下段：2023年度		760		109		199		201		176		119		97		
		(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	
運送収益		616,903	100.0	420,616	100.0	369,410	100.0	310,632	100.0	349,257	100.0	385,160	100.0	294,437	100.0	
		523,968	100.0	354,105	100.0	381,961	100.0	272,737	100.0	339,445	100.0	368,217	100.0	288,086	100.0	
営業費用	運送費	人件費	141,373	22.9	86,005	20.4	81,417	22.0	81,489	26.2	83,423	23.9	99,738	25.9	74,663	25.4
			117,015	22.3	76,992	21.7	81,530	21.3	74,827	27.4	83,190	24.5	98,435	26.7	77,530	26.9
		燃料油脂費	49,383	8.0	48,300	11.5	38,859	10.5	36,573	11.8	38,378	11.0	47,347	12.3	37,256	12.7
			46,429	8.9	48,584	13.7	39,640	10.4	33,979	12.5	39,252	11.6	49,584	13.5	35,891	12.5
		修繕費	23,735	3.8	20,956	5.0	26,450	7.2	19,117	6.2	21,665	6.2	28,259	7.3	22,879	7.8
			20,784	4.0	19,482	5.5	22,936	6.0	17,523	6.4	21,097	6.2	28,869	7.8	19,959	6.9
		減価償却費	23,871	3.9	19,049	4.5	20,986	5.7	17,994	5.8	17,836	5.1	21,963	5.7	21,030	7.1
			21,425	4.1	17,627	5.0	19,254	5.0	14,664	5.4	18,484	5.4	20,827	5.7	22,336	7.8
		保険料	6,904	1.1	5,545	1.3	5,700	1.5	4,783	1.5	4,478	1.3	7,351	1.9	4,246	1.4
			6,720	1.3	6,324	1.8	6,768	1.8	4,269	1.6	4,409	1.3	6,332	1.7	4,859	1.7
		施設使用料	5,470	0.9	915	0.2	1,943	0.5	1,144	0.4	1,139	0.3	1,217	0.3	1,395	0.5
			4,661	0.9	756	0.2	5,130	1.3	893	0.3	1,087	0.3	1,271	0.3	4,545	1.6
		自動車リース料	11,283	1.8	7,578	1.8	4,625	1.3	5,907	1.9	6,864	2.0	11,322	2.9	2,636	0.9
		9,842	1.9	7,669	2.2	5,224	1.4	5,623	2.1	6,367	1.9	10,794	2.9	4,644	1.6	
	施設賦課税	2,925	0.5	1,929	0.5	3,948	1.1	1,313	0.4	1,352	0.4	2,082	0.5	2,274	0.8	
		2,585	0.5	2,335	0.7	3,629	1.0	915	0.3	1,395	0.4	1,851	0.5	1,639	0.6	
	事故賠償費	557	0.1	178	0.0	144	0.0	248	0.1	236	0.1	435	0.1	91	0.0	
		331	0.1	262	0.1	207	0.1	287	0.1	307	0.1	582	0.2	44	0.0	
	道路使用料	10,048	1.6	6,633	1.6	4,147	1.1	1,106	0.4	3,279	0.9	2,965	0.8	2,453	0.8	
		8,495	1.6	7,054	2.0	3,972	1.0	888	0.3	2,243	0.7	2,372	0.6	2,163	0.8	
フェリー ボート利用料	21,176	3.4	20,323	4.8	8,238	2.2	3,570	1.1	14,975	4.3	7,319	1.9	1,087	0.4		
	18,953	3.6	20,176	5.7	11,885	3.1	2,121	0.8	12,112	3.6	8,018	2.2	962	0.3		
その他	228,014	37.0	157,679	37.5	118,550	32.1	88,295	28.4	110,301	31.6	109,970	28.6	72,936	24.8		
	198,967	38.0	112,397	31.7	138,188	36.2	73,224	26.8	110,365	32.5	104,945	28.5	63,054	21.9		
計	524,739	85.1	375,091	89.2	315,007	85.3	261,538	84.2	303,926	87.0	339,968	88.3	242,945	82.5		
	456,208	87.1	319,660	90.3	338,363	88.6	229,211	84.0	300,308	88.5	333,881	90.7	237,624	82.5		
一般管理費	人件費	32,215	5.2	20,440	4.9	23,806	6.4	21,649	7.0	22,047	6.3	21,220	5.5	22,165	7.5	
		29,250	5.6	20,733	5.9	23,536	6.2	20,418	7.5	22,579	6.7	20,151	5.5	21,594	7.5	
	その他	35,458	5.7	17,881	4.3	18,123	4.9	28,403	9.1	15,202	4.4	17,072	4.4	16,688	5.7	
		28,638	5.5	17,256	4.9	18,581	4.9	22,863	8.4	14,182	4.2	16,438	4.5	16,735	5.8	
計	67,673	11.0	38,321	9.1	41,928	11.4	50,052	16.1	37,249	10.7	38,292	9.9	38,853	13.2		
	57,888	11.0	37,989	10.7	42,118	11.0	43,281	15.9	36,761	10.8	36,589	9.9	38,329	13.3		
合計	592,411	96.0	413,412	98.3	356,935	96.6	311,590	100.3	341,175	97.7	378,260	98.2	281,798	95.7		
	514,096	98.1	357,649	101.0	380,480	99.6	272,492	99.9	337,069	99.3	370,469	100.6	275,953	95.8		
営業損益	24,491	4.0	7,203	1.7	12,475	3.4	▲ 959	▲ 0.3	8,082	2.3	6,900	1.8	12,639	4.3		
	9,872	1.9	▲ 3,544	▲ 1.0	1,481	0.4	245	0.1	2,376	0.7	▲ 2,252	▲ 0.6	12,133	4.2		
営業外損益	営業外収益	15,030	2.4	5,907	1.4	16,950	4.6	8,032	2.6	5,152	1.5	7,114	1.8	8,889	3.0	
		7,995	1.5	9,677	2.7	16,676	4.4	9,608	3.5	6,127	1.8	8,742	2.4	7,059	2.5	
	営業外費用	5,482	0.9	2,662	0.6	12,041	3.3	3,942	1.3	1,619	0.5	2,334	0.6	1,462	0.5	
		2,163	0.4	2,339	0.7	12,806	3.4	4,731	1.7	1,350	0.4	2,267	0.6	2,282	0.8	
営業外損益計	9,547	1.5	3,245	0.8	4,909	1.3	4,094	1.3	3,533	1.0	4,779	1.2	7,427	2.5		
	5,832	1.1	7,338	2.1	3,870	1.0	4,877	1.8	4,777	1.4	6,475	1.8	4,776	1.7		
経常損益	34,038	5.5	10,448	2.5	17,384	4.7	3,135	1.0	11,615	3.3	11,679	3.0	20,067	6.8		
	15,705	3.0	3,793	1.1	5,351	1.4	5,122	1.9	7,153	2.1	4,222	1.1	16,910	5.9		

事業者数(社)	セレクト		車両規模別								あなたの会社は	
			A規模		B規模		C規模		D規模			
			上段：2024年度	1,002	526	353	335	211	下段：2023年度	870		638
	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)	(千円)	(%)		
運送収益	478,268	100.0	98,342	100.0	229,823	100.0	463,709	100.0	1,810,575	100.0		
	407,260	100.0	107,783	100.0	213,784	100.0	446,787	100.0	1,581,910	100.0		
営業費用	運送費	人件費	107,262	22.4	22,245	23.3	54,272	23.6	109,246	23.6	420,963	23.3
			99,819	24.5	22,739	23.2	51,710	24.2	111,973	25.1	356,968	22.6
		燃料油脂費	45,577	9.5	10,673	9.4	26,692	11.6	50,903	11.0	147,241	8.1
			45,518	11.2	10,841	10.2	27,593	12.9	52,427	11.7	141,784	9.0
		修繕費	24,428	5.1	5,660	5.0	14,691	6.4	28,182	6.1	74,868	4.1
			22,800	5.6	5,791	5.0	12,957	6.1	26,788	6.0	67,376	4.3
		減価償却費	22,006	4.6	5,115	4.6	12,385	5.4	25,726	5.5	71,214	3.9
			19,979	4.9	5,492	4.7	13,014	6.1	23,263	5.2	64,496	4.1
		保険料	5,969	1.2	2,100	1.3	3,807	1.7	7,503	1.6	17,114	0.9
			5,676	1.4	1,903	1.4	4,741	2.2	7,355	1.6	17,193	1.1
		施設使用料	3,130	0.7	809	0.7	2,219	1.0	3,269	0.7	10,638	0.6
			2,632	0.6	1,671	0.8	1,567	0.7	3,112	0.7	11,533	0.7
		自動車リース料	8,761	1.8	1,633	1.8	3,707	1.6	8,651	1.9	33,648	1.9
		8,079	2.0	1,547	1.9	3,884	1.8	9,075	2.0	31,001	2.0	
	施設賦課税	2,653	0.6	661	0.5	1,408	0.6	2,886	0.6	8,525	0.5	
		2,137	0.5	668	0.5	1,297	0.6	3,053	0.7	6,902	0.4	
	事故賠償費	386	0.1	32	0.1	86	0.0	324	0.1	1,767	0.1	
		340	0.1	24	0.1	78	0.0	285	0.1	1,487	0.1	
	道路使用料	6,668	1.4	515	1.3	2,186	1.0	4,661	1.0	30,091	1.7	
		6,870	1.7	540	1.3	2,074	1.0	4,860	1.1	25,632	1.6	
	フェリー ボート利用料	13,568	2.8	806	3.1	5,163	2.2	11,348	2.4	68,451	3.8	
		13,977	3.4	864	3.2	5,059	2.4	11,875	2.7	65,524	4.1	
	その他	172,693	36.1	23,948	34.4	67,835	29.5	142,560	30.7	692,768	38.3	
	128,376	31.5	32,174	34.9	58,946	27.6	133,095	29.8	629,960	39.8		
計	413,101	86.4	74,197	85.5	194,450	84.6	395,260	85.2	1,577,287	87.1		
	356,203	87.5	84,253	87.3	182,922	85.6	387,161	86.7	1,419,855	89.8		
一般管理費	人件費	27,069	5.7	10,177	5.7	15,263	6.6	29,342	6.3	82,372	4.5	
		24,782	6.1	10,254	6.0	15,649	7.3	29,620	6.6	74,314	4.7	
	その他	26,673	5.6	11,595	5.7	15,481	6.7	25,290	5.5	84,520	4.7	
		24,319	6.0	10,545	5.4	14,676	6.9	24,999	5.6	66,923	4.2	
計	53,742	11.2	21,773	11.3	30,744	13.4	54,632	11.8	166,892	9.2		
	49,101	12.1	20,799	11.4	30,325	14.2	54,619	12.2	141,236	8.9		
合計	466,843	97.6	95,970	96.8	225,194	98.0	449,892	97.0	1,744,179	96.3		
	405,304	99.5	105,052	98.7	213,247	99.7	441,780	98.9	1,561,091	98.7		
営業損益	11,425	2.4	2,372	3.2	4,629	2.0	13,816	3.0	66,396	3.7		
	1,956	0.5	2,731	1.3	537	0.3	5,007	1.1	20,819	1.3		
営業外損益	営業外収益	9,846	2.1	1,993	2.5	9,816	4.3	22,622	4.9	22,796	1.3	
		8,154	2.0	2,779	2.2	10,342	4.8	9,068	2.0	24,488	1.5	
	営業外費用	4,988	1.0	648	1.1	6,897	3.0	7,688	1.7	8,818	0.5	
		2,908	0.7	715	0.9	6,830	3.2	2,756	0.6	7,937	0.5	
営業外損益計	4,859	1.0	1,346	1.4	2,919	1.3	14,934	3.2	13,978	0.8		
	5,246	1.3	2,063	1.3	3,512	1.6	6,313	1.4	16,551	1.0		
経常損益	16,284	3.4	3,719	4.7	7,548	3.3	28,751	6.2	80,374	4.4		
	7,202	1.8	4,795	2.6	4,049	1.9	11,319	2.5	37,370	2.4		

※ 額の右欄のパーセンテージは、運送収益に対する比率

地区別主要指標 2024 年度

本編掲載ページを表示しています。 各指標の計算式は 41 ページに掲載しています。

経営指標	掲載P	単位	地区別							全体	
			札幌地区	函館地区	室蘭地区	旭川地区	十勝地区	釧根地区	北見地区		
収益性	総資本経常損益率	P13	%	7.2	3.4	1.5	0.7	3.9	3.1	5.0	4.5
	自己資本経常損益率		%	20.6	2.8	2.8	1.4	7.4	6.2	9.7	10.4
	資本金経常損益率		%	203.2	74.4	52.2	14.0	102.6	94.2	99.3	124.8
	企業損益（利益）率		%	6.2	2.4	1.3	▲ 0.1	3.2	2.6	4.3	3.8
	営業収益経常損益率		%	4.6	3.1	3.1	0.6	3.5	3.0	5.9	3.9
	営業費対営業収益率		%	96.0	98.3	96.6	100.3	97.7	98.2	95.7	96.8
	経常収支率		%	105.7	102.5	104.7	101.0	103.4	103.1	107.1	104.8
	総資本回転数	P15	回	1.6	1.4	0.5	1.1	1.1	1.0	0.9	1.1
	自己資本回転率		回	4.4	0.9	0.9	2.4	2.1	2.1	1.7	2.7
	資本金回転率		回	43.8	30.1	16.7	23.7	29.5	31.6	16.9	31.8
	流動資産回転率		回	2.9	2.6	1.1	2.1	2.1	2.1	1.5	2.2
	当座資産回転率		回	4.1	3.2	2.3	2.9	2.7	2.3	1.9	3.3
	未収運賃回転率		回	16.4	10.3	21.4	14.0	13.8	11.9	18.0	15.6
	未収金回転率		回	14.9	9.5	16.5	11.1	12.0	11.5	12.2	13.6
	固定資産回転率		回	4.0	3.2	0.9	2.9	3.3	3.1	2.6	2.8
	安全性	流動性比率	P17	%	180.3	175.4	178.0	214.9	249.6	249.3	229.6
当座比率			%	128.9	82.8	82.8	149.6	189.8	223.0	187.2	132.7
自己資本比率		P19	%	35.0	22.8	53.1	47.3	53.1	50.4	51.6	43.2
固定（資産）比率		P21	%	136.0	208.3	104.3	95.3	85.3	97.1	84.3	113.2
固定資産対長期資本比率			%	67.2	67.8	73.8	60.7	57.9	61.5	57.7	66.5
負債比率			%	185.8	338.9	88.4	111.3	88.4	98.3	131.4	131.4
流動負債比率			%	83.4	47.1	47.1	54.5	41.2	40.6	47.6	61.3
固定負債比率			%	102.4	207.5	41.4	56.9	47.3	57.7	46.0	70.1
固定負債対長期資本比率		%	50.6	67.5	29.3	36.3	32.1	36.6	31.5	41.2	
健全	受取債権回転期間	P23	日	25.7	41.8	26.0	36.9	32.5	35.7	32.4	28.8
	支払債務回転期間	P23	日	27.0	44.9	44.9	27.7	23.2	38.4	47.9	30.3
生産性	一人当たり付加価値額（粗）		千円	6,719	5,994	6,647	5,748	6,827	6,756	7,096	6,616
	人件費		千円	4,840	4,537	4,649	4,650	5,232	5,151	4,831	4,838
	付加価値率	P25	%	35.2	28.9	35.0	35.2	34.3	35.5	41.2	35.1
	労働生産性	P26	円	6,719	5,994	6,647	5,748	6,827	6,756	7,096	6,616
	労働装備率	P26	円	4,424	5,567	17,704	4,942	5,309	5,556	6,060	6,113
	労働分配率	P27	%	80.0	87.5	82.2	94.2	88.0	88.5	79.9	82.7
設備投資効率	P27	%	151.9	107.7	37.5	116.3	128.6	121.6	117.1	108.2	
効率性	実働率	P29	%	68.1	53.9	57.6	51.7	54.9	51.4	44.1	60.1
	実車率	P31	%	66.2	68.0	61.7	62.5	67.0	50.4	25.4	60.9
	日車当り		トン	22.9	48.9	15.2	93.9	19.1	22.7	55.1	28.6
	走行キロ		km	174.4	261.5	146.8	205.3	257.4	170.6	468.1	192.1
	実車キロ		km	115.4	177.9	90.6	128.3	172.5	86.0	119.1	116.9
	営業収益	P33	千円	80.5	90.3	38.6	70.7	65.7	51.4	82.8	69.0
	営業費用	P33	千円	77.4	88.7	37.3	70.9	64.1	50.5	79.3	66.9
	営業損益	P33	円	3,198	1,546	1,303	▲ 218	1,519	921	3,556	2,168
	km当り		円	462	345	263	344	255	301	177	359
	営業費用	P35	円	444	339	254	345	249	296	169	348
	営業損益	P35	円	18	6	9	▲ 1	6	5	8	11
	従業員一人当り		トン	4,897	9,715	6,421	18,606	5,030	7,242	9,777	6,926
	走行キロ		km	37,240	51,943	62,122	40,694	67,932	54,462	83,023	46,449
	営業収益		千円	17,200	17,926	16,321	14,005	17,324	16,403	14,691	16,695
	営業費用		千円	16,517	17,619	15,770	14,048	16,923	16,109	14,060	16,171
営業損益		千円	683	307	551	▲ 43	401	294	631	524	
運転者一人当り実在車両数		台	1.39	1.26	3.45	1.44	1.75	2.57	1.69	1.70	

規模別主要指標 2024 年度

経営指標	掲載P	単位	セレクト	車両保有台数規模別				あなたの会社は	メモ
				A規模	B規模	C規模	D規模		
収益性	総資本経常損益率	P13	%	3.8	1.2	3.6	5.7	5.9	
	自己資本経常損益率		%	8.2	2.2	9.4	14.4	14.6	
	資本金経常損益率		%	99.6	25.9	51.0	131.9	293.2	
	企業損益（利益）率		%	3.1	1.0	2.5	5.1	5.0	
	営業収益経常損益率		%	3.2	3.1	2.8	4.4	4.1	
	営業費対営業収益率		%	99.5	97.6	98.0	97.0	96.3	
	経常収支率		%	101.8	103.8	103.3	106.3	104.6	
	総資本回転数	P15	回	1.2	0.4	1.3	1.3	1.4	
	自己資本回転率		回	2.6	0.7	3.4	3.3	3.5	
	資本金回転率		回	31.3	8.4	18.5	30.2	71.2	
	流動資産回転率		回	2.3	0.8	2.2	2.4	2.9	
	当座資産回転率		回	3.2	1.8	2.9	3.1	3.9	
	未収運賃回転率		回	15.4	20.2	18.6	14.6	15.0	
	未収金回転率		回	13.6	14.5	15.1	12.7	13.6	
	固定資産回転率		回	2.9	0.8	3.8	3.4	3.6	
安全性	流動性比率	P17	%	193.4	183.1	205.4	224.2	182.6	
	当座比率		%	150.5	81.9	154.8	176.7	134.9	
	自己資本比率	P19	%	39.0	52.8	38.6	39.8	40.8	
	固定（資産）比率	P21	%	119.1	101.3	105.0	115.9	121.9	
	固定資産対長期資本比率		%	64.4	71.6	57.2	60.7	68.6	
	負債比率		%	156.7	89.4	159.2	151.5	145.3	
	流動負債比率		%	71.7	47.9	75.6	60.5	67.8	
	固定負債比率		%	85.0	41.4	83.6	91.0	77.6	
健全	受取債権回転期間	P23	日	34.7	29.2	27.7	31.2	28.1	
	支払債務回転期間	P23	日	30.1	51.3	35.4	30.1	26.4	
生産性	一人当たり付加価値額（粗）		千円	6,675	4,962	6,345	7,446	6,683	
	一人当たり人件費		千円	5,021	3,742	4,711	5,123	4,982	
	付加価値率	P25	%	32.7	38.5	35.4	37.9	33.4	
	労働生産性	P26	円	6,675	4,962	6,345	7,446	6,683	
	労働装備率	P26	円	6,299	15,198	4,210	5,062	5,082	
	労働分配率	P27	%	85.8	85.6	85.6	78.9	83.3	
効率性	設備投資効率	P27	%	106.0	32.6	150.7	147.1	131.5	
	実働率	P29	%	58.9	52.1	54.4	59.9	62.6	
	実車率	P31	%	62.6	59.4	43.6	61.4	66.3	
	日車当り輸送量		トン	20.3	74.0	51.1	48.0	11.8	
	日車当り走行キロ		km	183.3	198.2	287.6	199.8	170.5	
	日車当り実車キロ		km	114.8	117.8	125.4	122.7	113.1	
	日車当り営業収益	P33	千円	67.0	76.8	75.0	71.3	66.2	
	日車当り営業費用	P33	千円	65.4	75.7	73.4	69.1	63.8	
	日車当り営業損益	P33	円	1,534	1,155	1,510	2,123	2,427	
	km当り営業収益	P35	円	365	388	261	357	388	
	km当り営業費用	P35	円	357	382	255	346	374	
	km当り営業損益	P35	円	8	6	5	11	14	
	従業員一人当り輸送量		トン	5,410	10,957	10,620	11,555	3,194	
	従業員一人当り走行キロ		km	48,929	29,333	59,742	48,077	46,173	
従業員一人当り営業収益		千円	17,878	11,370	15,572	17,142	17,920		
従業員一人当り営業費用		千円	17,468	8,737	15,258	16,631	17,263		
従業員一人当り営業損益		千円	409	2,633	314	511	657		
運転者一人当り実在車両数		台	1.80	1.27	1.41	1.52	1.96		

主要指標計算式

計算式では帳票類を次の通り略して記載しています。

- 貸借対照表・・・B/S
- 損益計算書・・・P/L
- 一般貨物自動車運送事業損益明細書・・・明細書

経営指標		掲載P	単位	計算式	
収益性	総資本経常損益率	P13	%	経常損益 (P/L) ÷ 総資本 (B/S) × 100	
	自己資本経常損益率		%	経常損益 (P/L) ÷ 自己資本 (B/S) × 100	
	資本金経常損益率		%	経常損益 (P/L) ÷ 資本金 (B/S) × 100	
	企業損益 (利益) 率		%	{経常損益 + 金融費用 + 法人税等} (P/L) ÷ 総資本 (B/S) × 100	
	営業収益経常損益率		%	経常損益 (明細表) ÷ 営業収益 (明細表) × 100	
	営業費対営業収益率		%	営業費用 (明細表) ÷ 営業収益 (明細表) × 100	
	経常収支率		%	{営業収益 + 営業外収益} ÷ {営業費用 + 営業外費用} × 100	
	総資本回転数	P15	回	営業収益 (P/L) ÷ 総資本 (B/S) × 100	
	自己資本回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ 自己資本 (B/S) × 100	
	資本金回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ 資本金 (B/S) × 100	
	流動資産回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ 流動資産 (B/S) × 100	
	当座資産回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ 当座資産 (B/S) × 100	
	未収運賃回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ 未収運賃 (B/S) × 100	
	未収金回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ {未収運賃 + その他未収金} (B/S) × 100	
固定資産回転率		回	営業収益 (P/L) ÷ {固定資産 - 投資等} (B/S) × 100		
安全性	流動性比率	P17	%	流動資産 (B/S) ÷ 流動負債 (B/S) × 100	
	当座比率		%	当座資産 (B/S) ÷ 流動負債 (B/S) × 100	
	自己資本比率	P19	%	自己資本 (B/S) ÷ 総資本 (B/S) × 100	
	固定 (資産) 比率	P21	%	固定資産 (B/S) ÷ 純資産 (自己資本) (B/S) × 100	
	固定資産対長期資本比率		%	固定資産 (B/S) ÷ {自己資本 + 固定負債} (B/S) × 100	
	負債比率		%	{流動負債 + 固定負債} (B/S) ÷ 自己資本 (B/S) × 100	
	流動負債比率		%	流動負債 (B/S) ÷ 自己資本 (B/S) × 100	
	固定負債比率		%	固定負債 (B/S) ÷ 自己資本 (B/S) × 100	
固定負債対長期資本比率		%	固定負債 (B/S) ÷ {固定負債 + 自己資本} (B/S) × 100		
健全	受取債権回転期間	P23	日	受取債権 (B/S) ÷ (営業収益 (P/L) ÷ 年間日数)	
	支払債務回転期間	P23	日	支払債務 (B/S) ÷ (営業費用 (P/L) ÷ 年間日数)	
生産性	一人当り付加価値額		千円	(経常損益 + 金融費用 + 人件費 (運送費) + 人件費 (一般管理費) + 原価償却費 + 施設使用料 + 施設賦課税 - 金融収益) ÷ 従業員数	
	人件費		千円	{運送人件費 + 管理人件費} ÷ 従業員数	
	付加価値率	P25	%	付加価値額 ÷ 営業収益 (P/L) × 100	
	労働生産性	P26	円	付加価値額 ÷ 従業員数	
	労働装備率	P26	円	有形固定資産 ÷ 従業員数	
	労働分配率	P27	%	{運送人件費 + 管理人件費} ÷ 付加価値額 × 100	
	設備投資効率	P27	%	付加価値額 ÷ 有形固定資産 × 100	
効率性	実働率	P29	%	延実働車両数 ÷ 延実在車両数 × 100	
	実車率	P31	%	実車キロ数 ÷ 総走行キロ数 × 100	
	日車当り	輸送量		トン	輸送量 ÷ 延実働車両数
		走行キロ		km	総走行キロ ÷ 延実働車両数
		実車キロ		km	実車キロ数 ÷ 延実働車両数
		営業収益	P33	円	営業収益 (明細表) ÷ 延実働車両数
	営業費用	P33	円	営業費用 (明細表) ÷ 延実働車両数	
	営業損益	P33	円	営業損益 (明細表) ÷ 延実働車両数	
	km当り	営業収益	P35	円	営業収益 (明細表) ÷ 総走行キロ
		営業費用	P35	円	営業費用 (明細表) ÷ 総走行キロ
		営業損益	P35	円	営業損益 (明細表) ÷ 総走行キロ
	従業員一人当り	輸送量		トン	輸送量 ÷ 従業員数
		走行キロ		km	総走行キロ ÷ 従業員数
		営業収益		千円	営業収益 (明細表) ÷ 従業員数
営業費用			千円	営業費用 (明細表) ÷ 従業員数	
営業損益			千円	営業損益 (明細表) ÷ 従業員数	
運転者一人当り実在車両数		台	期末実在車両数 ÷ 運転者数		

あらたな視点に立って経営を見直してみよう！

2026年

公益社団法人 北海道トラック協会

〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目

TEL011-511-9784 FAX011-521-5810

調査作業機関 / 山藤三陽印刷株式会社