着眼点はここ！

2024年問題以降の財務分析はこう行おう

前田 誠 公認会計士・中小企業診断士

物流・運送業界においては、2024年4月から時間外労働の上限が年間960時間に規制される、いわゆる2024年問題がクローズアップされている。

コロナ禍における輸出入減等を背景として、一時的に運送物量は減少し、トラックドライバーの需要も落ち着くかと思われた。しかし、実際はネット通販の普及による運送物量の増加など、再びドライバー不足が生じているのが現状だ（図表1）。

2024年問題がこの流れに拍車をかけることは容易に想像できる。こうした状況下で物流・運送業の財務に着目すると、どのような影響が見て取れるだろうか。本稿では、トラック運送事業者にスポットを当てて解説していきたい。

昨今のトラック運送業界を取り巻く環境から予想される財務数値の変化、そして2024年問題に起因する財務数値の変化としては、次の5つが予想される。

①人材確保のために賃金アップを行うと、人件費が高騰する。これにより売上原価（または販売費及び一般管理費）が増加する

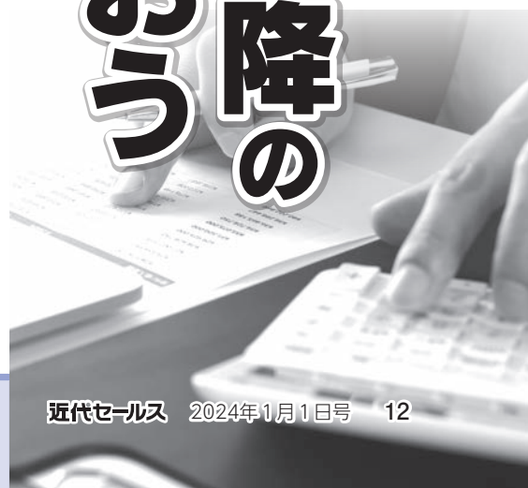
②燃料費の高騰により、売上原価（または販売費及び一般管理費）が増加する

③トラックの供給不足に起因し、トラック販売価格は高騰している。この影響で、車両運搬具の増加や減価償却費が増加する

④時間外労働規制の導入によるリソース不足を補うため、新たな下請企業や規制の対象外となる個人事業主を探す可能性がある。このため、ドライバーに対する傭車（ようしゃ）（運送外注）や売上原価（または販売費及び一般管理費）が増加する

⑤傭車が確保できなかった事業者は、受注を手控える選択肢しか取れない事態も考えられる。この場合、売上高が減少する

こうした数値の変化を読み取るためのポイントを、それぞれ順を追って解説する。



長期的な固定費増は助成金では賄えない

1．最低賃金の上昇による人件費の増加

物流・運送業にかかわらず、中小企業では人件費単価を最低賃金またはそれに近い水準に定めている場合が多い。このため中小企業における最低賃金の上昇は、人件費増加に直結するケースが多い。

図表2に示すとおり全国の最低賃金は右肩上がりで、特に2020年度以降は大きく上昇している。昨今の物価高を背景とした最低賃金引上げの政府方針は報道のとおりだ。

トラック運送事業者に目を移すと、もともとの人材難に2024年問題が加わり、人材確保は急務となっている。人件費の増加は今後も加速することだろう。

賃上げについては、中小企業庁の賃上げ促進税制や厚生労働省の業務改善助成金など、税制や助成金、補助金の優遇措置といった政策支援メニューも充実しており、環境が整備されている。

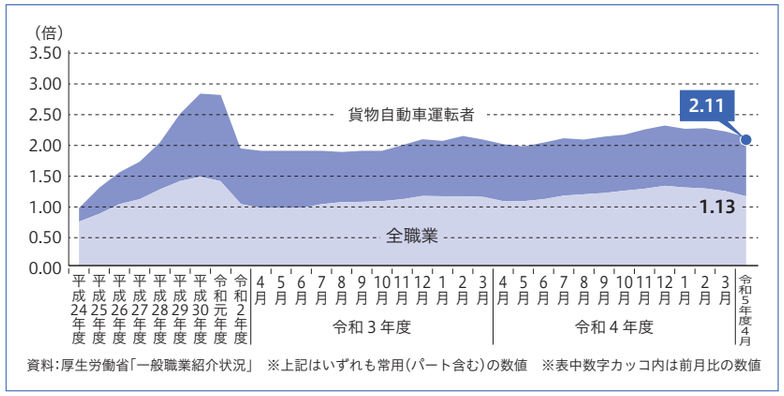
一方で、これらの政策支援による税金の減少や助成金の増加（営業外収益の増加）は継続したものではない。一時的には人件費の増加を相殺できるかもしれないが、長期的にみると、固定費の増加要因となることは理解しておく必要がある。

2．エネルギー価格の高騰による燃料費の増加

円安やエネルギー価格の高騰などを背景として燃料単価が増加していることは、多くの人々が認知しているところであろう。

言わずもがなだが、トラック運送事業者における燃料費は、売上原価または販売費及び一般管理費の主要費目だ。業績の変動要因として、大きな影響を与える勘定科目である。

図表1　トラックドライバーの有効求人倍率の推移



（出所）公益社団法人全日本トラック協会「知っていますか？ 物流の2024年問題」から抜粋

図表2　地域別最低賃金（全国加重平均）の引上げ額・率の推移

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
最低賃金額（円）	823	848	874	901	902	930	961	**1,004**
対前年度引上げ額（円）	25	25	26	27	1	28	31	**43**
対前年度引上げ率（%）	3.1	3.0	3.1	3.1	0.1	3.1	3.3	**4.5**
最高額（円）	932	958	985	1,013	1,013	1,041	1,072	**1,113**
最低額（円）	714	737	761	790	792	820	853	**893**
最低額÷最高額（%）	76.6	76.9	77.3	78.0	78.2	78.8	79.6	**80.2**

（出所）厚生労働省「2023年度の最低賃金決定額について」から一部抜粋