

業界レポート
運輸に付帯するサービス業
産業分類コード 48



リスクモンスター株式会社

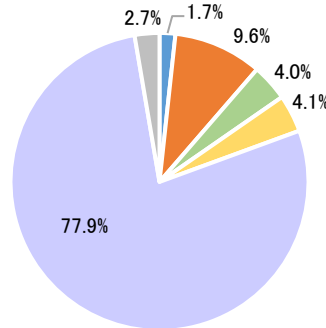
運輸に附帯するサービス業（産業分類コード48）

（1）市場概要

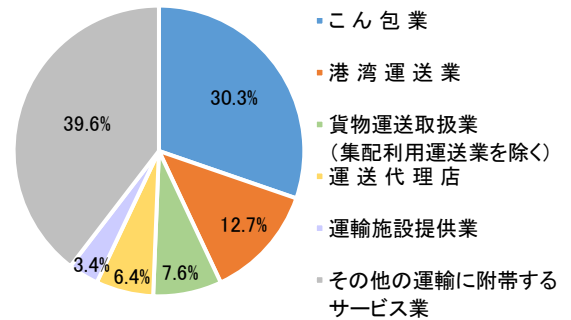
① 営業種目

- ▶ こん包業
- ▶ 港湾運送業
- ▶ 貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）
- ▶ 運送代理店
- ▶ 運輸施設提供業
- ▶ その他の運輸に附帯するサービス業

業態別の売上高割合



業態別の事業者数割合



（出所）リスクモンスターが独自に収集した情報に基づく集計結果

② 業界規模

総売上高 5兆8,700億円

上場企業数 19社

非上場企業数 4,278社

③ 業界サマリー

「運輸に附帯するサービス業」は、鉄道、陸運、船舶および航空機など運輸業に対する周辺サービスを行う事業者である。事業内容は、「こん包業」、「港湾運送業」、「貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）」、「運送代理店」、「運輸施設提供業」、「その他の運輸に附帯するサービス業」に分類される。

分類	概要
こん包業	運送用の物品荷造りやこん包を行う事業。
港湾運送業	港湾内において海上運送から陸上運送へ貨物の受け渡しを行う事業。
貨物運送取扱業 （集配利用運送業を除く）	運送事業者の運送網を利用し、貨物の運送を行う事業。
運送代理店	運送機関の業務代行として運送契約の代理締結などを行う事業。
運輸施設提供業	運輸に利用される施設の提供を行う事業。鉄道施設、自動車道路、空港、バスターミナルの運営などが該当する。
その他の運輸に附帯するサービス業	船積貨物鑑定業、水先業、サルベージ業、海難救助業、曳船業など上記以外の事業がまとめて含まれる。

斯業種における業態別の事業者数割合は、「こん包業」が30.3%、次いで「港湾運送業」が12.7%を占めている。一方、業態別の売上高は「運輸施設提供業」が77.9%を占めており、そのうち約9割が高速道路を運営する特殊会社5社によるものである。また、事業者数割合としては「その他運輸に附帯するサービス業」が39.5%と最多であるが、事業規模が小さい事業者が多いため売上高割合では全体の2.7%に留まっている。

(2) ビジネスモデル

【こん包業】

こん包業は、運送品を預かって荷造りやこん包を行う事業であり、荷主から直接受注するケースと、荷主から依頼を受けた運送業者から受注するケースに分けられる。こん包は、エンドユーザーに納品する前の最終工程であり、こん包だけでなく保管や出荷などの工程を兼ねることが多いため、こん包業のほか倉庫業や運送業との兼業事業者が多い。

【港湾運送業】

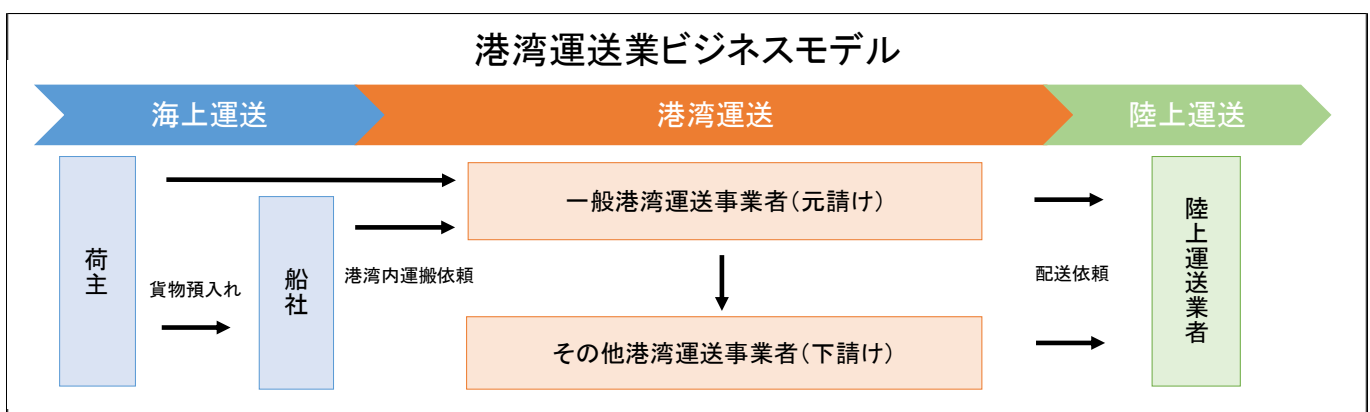
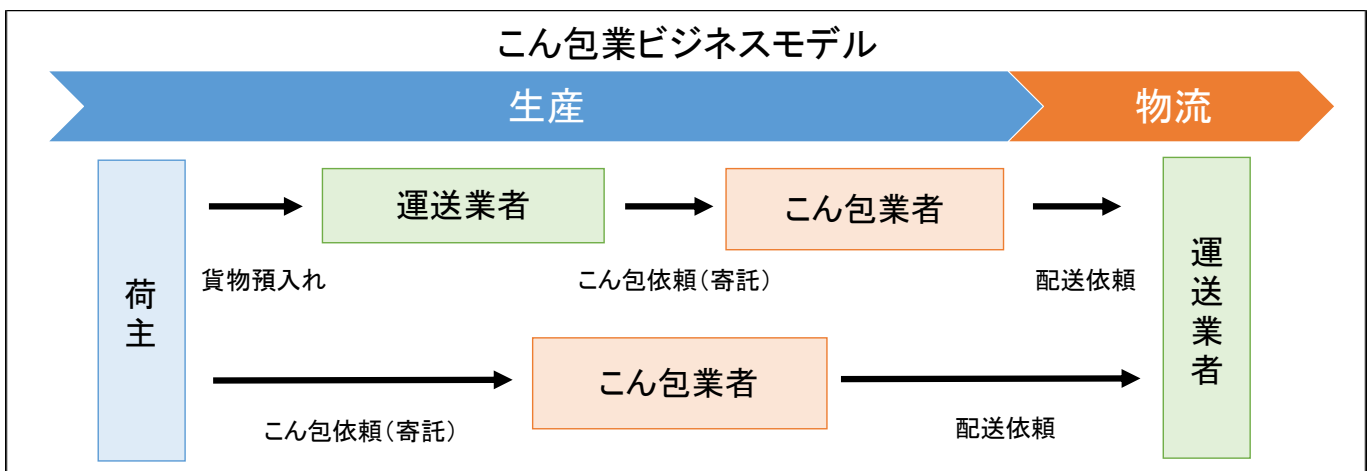
港湾運送業は、荷主または船社の委託を受け、委託者の代理となって貨物の受け渡しを行う事業である。陸上運送と海上運送の中継となる港での運送を代行するものであり、委託者から得る運賃が収入となる。

日本の港湾運送業は、各港湾ごとに事業許可を得る必要があるため、新規参入や撤退が少ない業種である。主要な港湾には、それぞれ有力な運送業者が存在しており、運送事業を幅広く手掛ける中で物流システムの一環として港湾運送業を行っている場合が多い。

港湾運送業は、大規模な設備投資の必要がないため、費用に占める労務費の割合が高い労働集約型産業に分類される。また、気象変動による船舶の運行スケジュールの変更や、景気動向による運送量の変化など外部要因により日々の業務量が増減しやすいため、非正規雇用者の労働力に依存せざるを得ず、業績変動も大きくなりやすい。

【運輸施設提供業】

運輸施設提供業は、飛行場や埠頭、バスターミナル、道路など運輸に利用される施設の提供を行う業種であり、利用者から得る施設の利用料が収入となる。高速道路などの公共性が高い施設運営においては、特殊会社の形式で運営がなされている場合が多い。



(3) 業界動向

【こん包業】

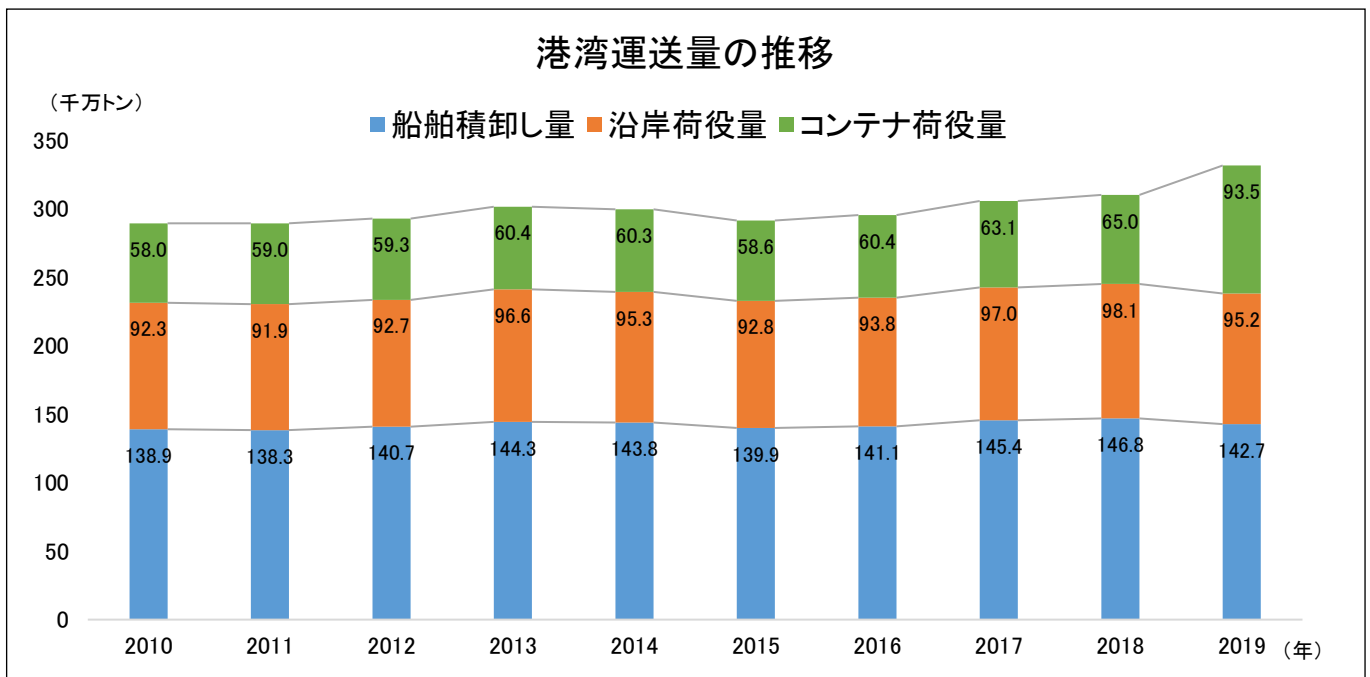
国土交通省発表の「こん包業に関する投入調査」によると、こん包業の年間売上高は、2016年（131,629百万円）から2020年（103,817百万円）にかけて約280億円減少しており、業界環境の悪化がうかがえる。こん包業は成熟市場であり、国内において大きな成長を見込むことが難しいうえに、主要取引先である国内製造業者において、生産拠点の海外移転が進んでいることから、今後の需要減少も懸念される。

かかる中、特殊な素材や形状の荷物のこん包を行うなど、顧客の要望に対して柔軟に対応するサービスの開発により独自性を高める戦略や、こん包業だけではなく倉庫業や運送業などの関連業務も複合的に行う戦略を取る企業が多くみられる。しかし、特殊な設備を要しない場合には参入は比較的容易であり、今後も競争が激しく、厳しい事業環境が続くことが予想される。

【港湾運送業】

日本の港湾運送量は、2015年以降増加を続け、2019年には331.4千万トンに達している。2020年は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、輸出額が一時的に大きく落ち込んだものの、徐々に回復に向かっており、今後も安定した需要が見込める業種である。

また、港湾運送業は繁閑の差が大きいため労働力を非正規雇用 reliant するを得ず、人員の柔軟な確保が課題となっている。一方で、国土交通省が主体となり、「サイバーポート」と呼ばれる港湾物流のIT化を推進する取り組みが進んでいる。2021年4月に第一次運用が開始されており、今後の動向が注目される。



(出所)国土交通省「こん包業に関する投入調査」

(4) 財務指標分析

(安全性分析)

運輸に附帯するサービス業は、道路貨物運送業に比べ自己資本比率が高く、固定比率と借入依存度が低い傾向にある。道路貨物運送業は運送車両の購入コストを要する一方、斯業種においては大規模な設備投資が必ずしも必要でないため、借入金や固定資産が低水準となりやすい。

(収益性分析)

運輸に附帯するサービス業は、道路貨物運送業に比べて付加価値が生じにくいいため、売上高総利益率が低くなりやすい。一方、道路貨物運送業においては、車両の減価償却負担が生じることから、売上高営業利益率以降の利益率が低くなっている。

(効率性分析)

運輸に附帯するサービス業、道路貨物運送業ともに総資本回転率はいずれも1回転を上回る水準となっている。また、運送という業種特性から商品在庫を保有しないため、棚卸資産回転期間は短期であるが、道路貨物運送業においては、棚卸資産に車両の修理部品や燃料などの消耗品が含まれるため、運輸に附帯するサービス業と比較すると長期となっている。

【 財務指標 】

		運輸に附帯するサービス業	道路貨物運送業
安全性	自己資本比率(%)	48.5	35.6
	流動比率(%)	191.2	195.8
	固定比率(%)	99.8	138.0
	借入依存度(%)	25.2	41.2
収益性	売上高総利益率(%)	18.8	27.5
	売上高営業利益率(%)	2.3	1.2
	売上高経常利益率(%)	3.3	2.1
	総資本経常利益率(%)	2.5	1.6
効率性	売掛債権回転期間(か月)	1.6	1.5
	買掛債務回転期間(か月)	1.2	0.9
	棚卸資産回転期間(か月)	1.2	2.1
	総資本回転率(回)	1.3	1.3

(出所)財務省「令和2年度法人企業統計調査」

(5) 与信限度額の考え方

■与信限度額の設定方法

与信限度額とは、取引において自社が許容する信用供与の最大額であり、いかなる時点でも超過してはならないものである。与信限度額は、「必要かつ安全な範囲内」で設定する必要がある。必要な限度額は、取引実態を基に算出し、安全な限度額は、自社の財務体力や取引先の信用力（格付）を基に算出する。

●与信金額（必要な限度額）

実際の取引において、必要となる与信金額。運輸に附帯するサービス業に対して発生する与信取引としては、設備機械等販売の「売買取引」のほか、こん包や貨物運送にかかる自社商品の「寄託取引」、運送時における貨物の破損や散逸などの「輸送リスク」が挙げられる。

継続的売買取引における与信金額 = 月間の取引金額 × 回収サイト
寄託取引における与信金額 = 寄託物の簿価

取引を行う際には、自社の取引条件が斯業種の平均水準から大きく乖離していないか、確認すべきである。買掛債務回転期間の業界標準値が「斯業種の平均的な支払サイト」を表しているため、「月間の取引金額×買掛債務回転期間の業界標準値」によって、与信金額の基準とすることができる。

運輸に附帯するサービス業に対する平均的な与信金額 = 月間の取引金額 × 1.2 か月

●基本許容金額（安全な限度額）

基本許容金額は、自社の財政がどの程度の貸倒れまで耐えうるかを予め計ることで、自社の体力を超える取引に対する牽制機能を働かせるものであり、自社の財務体力と取引先の信用力を考慮して算出する。一例として、自社の自己資本額に対して、取引先の信用力（格付）に応じた割合を安全な限度額とする方法がある。

基本許容金額 = 自社の自己資本額 × 信用力に応じた割合
 （例：A格10%、B格5%、C格3%、D格0.5%、E格0.3%、F格0%）

●回収可能性

斯業種企業に対して、こん包設備や運送用車など設備投資用の販売を行う場合、スポット取引となるため、代金の回収可能性が与信判断に直結する。回収可能性は、以下の観点から調査する。

○一括払いの場合

- ▶ 現預金保有：代金を一括で支払うことができる現預金を有しているか
- ▶ 資金調達：銀行からの借入見込みなど、手元現金以外の支払原資の確認

○分割払いの場合

- ▶ 資金繰り表：自社への支払時期に支払や調達の計画が組まれているか、資金繰りの実績と予定を確認
- ▶ 資金調達：段階的に資金調達を行う際には銀行からの調達の実現性を確認

(6) 与信管理のポイント

【こん包業】

こん包業者の多くは、倉庫業や運送業などこん包業以外の事業を行っているケースが多いため、その他事業を含めた全体の収益構成を把握しておく必要があり、セグメント別の収支を把握することが望ましい。

斯業種では、一般的な貨物の取扱いのみであれば大規模な設備投資を必要としないため、参入障壁が比較的低い。一方、重量の大きい貨物や特殊形状の貨物のこん包には技術力や特別な設備が必要であり、他社との差別化につながる要素となるため、取引先企業の設備保有状況の確認が重要である。

また、斯業種は利益率が低くなりやすいため、決算分析の際には、こん包にかかる人件費や設備投資による減価償却費が利益を圧迫していないかを、自己資本の蓄積状況と合わせて確認すべきであろう。

また、製造業における生産の最終工程を担う企業として、メーカーが斯業種企業の株主となっているケースがあるため、メーカーと取引先企業との資本関係を把握すべきである。斯業種は成熟市場であり、主要取引先である国内メーカーが生産拠点の海外移転を進めていることを考慮すると、今後の需要減少が懸念されることから、特殊貨物への対応や倉庫業、運送業などの関連事業への事業展開が重要なポイントとなる。

【港湾運送業】

港湾運送業は、労働集約型の産業であり繁閑の差が大きいことから、労務費の管理が大きな課題となる業種である。繁忙期には非正規労働者によって労働力を補うケースが一般的であり、労働環境が悪化しやすいため、労務問題改善に向けた、機械化による効率化や省力化が進んでいるかがチェックポイントとなる。

港湾運送業は、各港湾ごとに事業許可を得る必要があるため競合が少なく、港湾を使用する主要な荷主との関係性が強まりやすい。安定した取引ができる点はメリットとなるものの、取引先の管理が杜撰になりやすく、与信限度額の超過や収益が取引先に依存しやすくなるなどのデメリットには注意が必要である。

また、運送業全般としては貨物の運送時に生じる破損や紛失などのリスクが考えられる。契約時には補償の有無や賠償に耐えうる財政状況であるかを確認しておくべきであろう。そのほか、近年では斯業種に対して政府による IT 化の推進や労働環境の改善が求められており、事業構造の変化が見込まれる点も留意すべきポイントとなる。

【参考資料】

国土交通省：「レポート 2021」、「こん包業に関する投入調査」

財務省：「令和 2 年度法人企業統計調査」