

運送事業の正しい会計指導要綱

—税理士への会計指示書による効果と正しい経営論—

株式会社グリーンベル

倒産に導く会計処理の誤り

日本の中小運送事業者の多くが「真面目に働いているのになぜ赤字なのか」という問いを抱えている。その答えは経営努力の不足でも運賃の低さだけでもない—会計処理の誤りが、利益を消し去っていることが多い。株式会社グリーンベル（代表取締役：葛西 宣行）は、この問題の構造を体系的に解説した「運送事業の正しい会計指導要綱」（2026年最終改訂版）を無料公開した。

最大の課題は 回避すべき構造上の赤字の壁 減価償却と税務会計

日本の税制において、車両（トラック）の法定耐用年数は3～5年と規定されている。しかし実際のトラックは適切なメンテナンスを施せば10年以上、場合によっては15年以上稼働する。この「法定耐用年数」と「経済的耐用年数」の乖離が、運送事業者の損益計算書に構造的な赤字をもたらす最大の要因の一つとなっている。

この構造的赤字が運送事業者の成長の大きな妨げになり、本質的な赤字と黒字を償却赤字が強制的に運送事業者を赤字化させている。

道路運送法が求める正しい会計処理

運送事業者は必ず決算後に国土交通省に事業概況報告を義務づけており、決算書の提出もその内の一つであり、国交省は各運送事業者から決算書を集計し全国の運送事業者のエリア別、台数別に売上と原価の平均値を出し、公開している中で、税理士、会計士による運送事業の課目がバラバラで、製造原価報告書すらない決算書も存在する。会計指導要綱で課目認識を統一することで、国交省の集計資料がより正確になり、運送事業者と全国平均を比較する上でも課目の整理は必須であり、ここに統一すべく、仕分け要領を公開する。

正しい会計 Step1 売上はセグメント毎に計上する

セグメント分類の重要性

運送事業者の会計処理における第一の実践は、売上を事業別に分類することである。売上に「色を付ける」という表現が適切であり、各事業部の収益性を個別に評価するためには、以下の5つのセグメントへの分類が基本となる。製造原価をセグメントを跨いで一括計上はNG。

セグメント	内容
①運送事業	自社トラック・ドライバーによる貨物輸送

②利用運送事業	他の運送業者への外注による輸送
③倉庫事業	荷物の保管・管理
④3PL 事業	仕分け・梱包・値札付けなどの物流不可価値業務
⑤その他	上記に分類されない不随事業

正しい会計 Step2 運送事業は7つの原価に分ける

7科目グループの定義と業界平均

運送事業の製造原価は、以下の重要項目7つの科目グループに分類して管理する。この分類体系は、輸送原価の可視化と業界平均値との比較を容易にするために設計されている。

原価区分	主な科目	業界平均 目安	管理のポイント
①人件費	運転手給料・法定福利費・福利厚生費・教育費	38～ 42%	社会保険料を含んだ人件費
②燃料費	燃料費・軽油揮発税・ガソリン税	14～ 17%	燃料台と軽油税などを含む (分けない)
③車両費	減価償却費・リース料	12～ 16%	税務上の耐用年数ではなく、経済耐用年数で償却が望ましい
④保険料	自動車保険（任意）・貨物保険	3～5%	任に賠償保険と貨物保険が対象
⑤修繕費	整備費・タイヤ・部品・自賠責・自動車諸税	4～8%	自賠責保険や自動車税はこの科目グループに入れる
⑥高速道路利用費	ETC 利用料・フェリー利用料	4～6%	旅費交通費はNG

⑦販管費	役員報酬・事務員・家賃・ 通信費・水光熱費など	15～ 18%	上記経費以外は全部ここ
------	----------------------------	------------	-------------

車両償却における最重要論点—経済耐用年数の適用

法定耐用年数と経済耐用年数の乖離

本稿において最も重要な論点は、車両（トラック）の減価償却における耐用年数の選択である。税法上、普通貨物自動車の法定耐用年数は4～5年と規定されている。これは税務申告上、最大限に早い償却を認める「最高スピード」の基準であり、経済的実態を反映したものであるのではない。

区分	法定耐用年数	平均実使用年数	残存価値 (10年時)	乖離倍率
大型トラック（普通自動車）	4年	約12～ 15年	購入価格の 30～50%	2.4～3.0倍
中型トラック（小型車・貨物）	5年	約10～ 12年	購入価格の 25～40%	3.3～4.0倍
トレーラー	4年	約15～ 20年	購入40～ 60%	3.75～5.0倍

出典：法定耐用年数は法人税法施行令別表第一、実使用年数・残存価値は全日本トラック協会調査・中古トラック市場取引データ（2022年）

耐用年数の選択が損益に与える影響

新車トラック購入価格2,000万円（残存価値200万円、償却対象額1,800万円）を例に、法定耐用年数と経済耐用年数での月額償却費の差を示す。

償却方法	年間償却費	月額償却費	備考
法定耐用年数（4～5年）定額法	400～450万円	33～37.5万円	税務申告上の標準
経済耐用年数（10年）定額法	180万円	15万円	実態に即した方法

差額	220～270 万円/ 年	18～22.5 万 円	この差が赤字 の主因
----	------------------	----------------	---------------

1 台あたり月間売上 100 万円の場合、法定耐用年数では車両費率が 33～37.5%に達し、それだけで採算が取れなくなる。一方、経済耐用年数 10 年を採用すれば 15%に抑えられ、他のコストが適正であれば黒字化の道が開ける。

生産高比例法の採用

車両の減価償却方法として生産高比例法の採用を強く推奨する。生産高比例法とは、車両の実際の使用量（走行距離等）に比例して償却費を計上する方法であり、稼働率の変動に対応した実態に即した会計処理が可能となる。法定耐用年数は償却の最高スピードに過ぎず、経済耐用年数 10 年以上に基づく生産高比例法を採用することで、運送事業者は償却赤字を回避し、実態に即した収益を可視化することができる。

税理士への指導指針—会計と税務の分離

税務と会計を混同する危険性

税務＝会計は大きな間違いであり、会計と税務は切り離さなければならない。日本の中小企業において広く見られる誤りは、「税務申告のための会計」と「経営判断のための会計（管理会計）」を同一視することである。税理士の主な職務は税務申告の適正処理であり、法定耐用年数による最大限の償却を選択することに節税の観点からは合理性がある。しかし運送事業において、車両の償却速度は会社運営において非常に重要なポイントであり、法定耐用年数による過剰償却は増収減益・日常的な赤字構造を作り出す弊害となる。この選択が運送事業の損益計算書に構造的な赤字をもたらし、資金調達を困難にし、事業存続を脅かすという事実を、多くの税理士は十分に認識していない。

結論—正しい会計が事業の存続を決める

会計処理の誤りが倒産を招く連鎖

運送事業における会計処理の誤りは、単なる数字の問題ではない。誤った会計処理は以下の連鎖を通じて事業の存続そのものを脅かす。

法定耐用年数による過大な償却費 → 損益計算書上の赤字赤字決算 → 金融機関からの新規融資・リース審査が通らない資金調達難 → 高金利・不利な条件の金融サービスへの依存財務コストの増大 → さらなる収益悪化経営基盤の弱体化 → 最終的な倒産リスクの上昇

論文・実践指針を無料公開中

本プレスリリースの根拠となる研究論文「運送事業の正しい会計指導要綱」全文は、以下より無料でご覧いただけます。運送事業者・顧問税理士・金融機関担当者向けの内容です。

▼論文全文・実践指針（無料）：<https://www.g-autolease.com/supports/運送事業の正しい会計指導要綱/>

輸送原価計算アプリ（無料）：<https://unsoukaikai-ppa.com/>

▼LINEでご相談（無料）：<https://lin.ee/ZZFLppa>

会社概要

会社名：株式会社グリーンベル

代表者：代表取締役 葛西 宣行

事業内容：運送事業者向け経営支援・リース事業・会計指導サービス

コーポレートサイト：<https://www.green-bell.net/>

グリーンオートリース：<https://www.g-autolease.com/>



【取材・掲載のお問い合わせ】

株式会社グリーンベル 広報担当

メール：gbinfo@g-autolease.com （担当：各務）

Web：<https://www.g-autolease.com/>

LINE：<https://lin.ee/ZZFLppa>

※インタビュー・コメント取材・資料提供にも対応いたします。お気軽にご連絡ください。