

# 再生産可能な運賃に係る考察

Consideration about track fare for development of the business



小野秀昭：流通経済大学 物流科学研究所 教授

## 略 歴

1955年生まれ。79年九州大学理学部数学科卒業。同年日本通運入社後、運輸省派遣、日通総合研究所出向、三菱UFJリサーチ&コンサルティング（旧三和総合研究所・UFJ総合研究所）を経て、2008年4月から現職。

[要約] 本稿では、九州管内のトラック運送事業の車種別運送原価、実勢運賃データを活用して、実勢運賃と地域特性を反映した再生産可能な運賃水準を推計した。なお、推計に当たっては、実態調査で得られた運送原価をもとに、トラック運転者の賃金を世間並みの水準（全産業平均）にする、軽油価格は100円/ℓで固定（価格の変動は燃料サーチャージで対応）、60時間を超える所定外労働時間は50%割増で支給などの条件を加えて将来の原価を算出し、これに対する再生産可能な運賃の推計を試みた。

## 1. はじめに

平成2年の物流二法施行による規制緩和以降、トラック運送業界への新規参入が相次ぎ、運賃水準は下落した。また、トラック運転者の給与水準も大幅に低下しており、全産業と比べても水をあけられている現状にある。長時間労働であることも相俟って、トラック産業の魅力度が低下してきており、退職・転職の増加に加えて運転者を募集しても応募がないという人手不足問題が顕著になっている。賃金底上げや長時間労働削減のための原資として適正運賃の収受が求められている

また、安全対策や環境対策にかかるコストは増加しており、さらには平成31年4月から60時間超の時間外手当について割増50%の適

用が迫られている。労働時間をみると、他産業より著しく長く、特に長距離輸送においては改善基準告示の遵守がままならない。

こうしたことを背景に、運転者の長時間労働を改善するために「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が設置され、長時間労働の抑制について検討されている。

これを受けて、長距離輸送の事業者が多い九州地域で、運送原価に関する実態調査が実施された（九州トラック協会、平成28年3月）。本稿では、ここで収集された運賃・原価に関するデータを活用して、九州地域における実勢運賃と地域特性を反映した再生産可能な運賃水準を推計した。

## 2. 運賃・運送原価実態調査の概要

### (1) 実態調査の概要

#### ①調査の対象と実施時期

対象：九州・沖縄各県トラック協会会員事業者 65事業者

実施時期：平成27年11月

#### ②対象事業者の要件

- 1) 各県トラック協会の会員事業者であること
- 2) 一般貨物自動車運送事業者（倉庫、利用運送等の兼業可）ただし、一般貨物自動車運送事業を主たる事業としていること（実運送収入比率が30%以上）
- 3) トラック運送事業を3年以上継続していること
- 4) 当該事業所が本社であること
- 5) 車両ごとの原価計算を行っていること、または車種別費用明細が把握されていること
- 6) 本調査の対象となる車種を保有していること

#### ③対象とする貨物運送事業

一般貨物の貸切運賃を適用していること（距離制、時間制運賃を対象、一般積合せ、特別積合せは対象外）

特積み事業者からの幹線運行・集配受託により貸切運賃を適用している場合は対象

#### ④運送原価実態調査の対象とする車種・仕様

対象車両の仕様は、以下である。

1) アルミバンボデー（ウイングを含む、保冷・冷蔵・冷凍車を含む）

2) 平ボデー

※対象としない車種: ユニック、タンク、けん引車、被けん引車等

また、運送原価を把握する対象車両の最大積載量（標記トン数）は、以下である。

- 1) 2ト (1ト超～2トまで)
- 2) 3ト (2ト超～3トまで)
- 3) 4ト (3ト超～4トまで)
- 4) 9・10ト (8ト超～10トまで)
- 5) 11・12ト (10ト超～12トまで)
- 6) 13・14ト (12ト超～14トまで)

#### ⑤車両の稼働状況等

- ・車両の稼働状況は月間15日以上。
- ・ワンマン

#### ⑥調査対象車両数

1事業者当たり、調査対象とする車両数は、最大5両とする。

#### ⑦集計対象車両台数

45社から166両のデータを得た。

	(車両数)						総計
	2t車	3t車	4t車	9～10t車	11～12t車	13～14t車	
福岡県	4	7	3	1	2	6	23
佐賀県	9	0	5	3	0	10	27
長崎県	1	1	7	3	0	18	30
熊本県	7	2	2	0	4	8	23
大分県	3	1	3	0	0	1	8
宮崎県	1	3	4	1	0	11	20
鹿児島県	1	5	3	1	6	19	35
合計	26	19	27	9	12	73	166

### (2) 車種別運送原価と運賃収入

ここでは4t車と13・14t車及び全車種トータルの運送原価を掲載した。

#### ①4ト車

車両諸元をみると、バンボデーが51.9%、ウイングが14.8%、平ボディが33.3%となっている。使用期間の見込みは13年8カ月、燃費は6.2km/ℓ、稼働日数は24.8日/月、1日あたりの稼働時間は9.5時間であった。

図表1 車両諸元／4トント車

項目	値	
・ ボディ形状 (構成比)	バンボディ	51.9 %
	ウイング	14.8 %
	平ボディ	33.3 %
・ 取得方法 (構成比)	新車購入	74.1 %
	中古車購入	14.8 %
	リース	11.1 %
・ 車両価格(購入の場合)	5,228,466	円
・ 使用期間の見込	13	年8ヵ月
・ 燃費	6.2	km/ℓ
・ 月間走行距離	5,667	km
・ 軽油価格	109.0	円/ℓ
・ 稼働日数(30日当たり)	24.8	日
・ 稼働時間	9.5	h

1ヵ月あたりの運送費は604,212円、一般管理費を加えた営業費用は705,609円であった。費目別の構成比をみると、車両費は4.8%、燃料油脂費は15.3%、運転者人件費は46.7%、一般管理費は14.4%であった。

1ヵ月あたりの運賃・料金収入は703,618円で、営業収支はマイナス1,991円(▲0.3%)、経常収支はプラス5,937円(0.8%)であった。

図表2 4t車の運送原価

(単位:円、営業費用=100とした構成比)

費目	合計	
サンプル数	27	
I. 営業費用	705,609	100.0
(1) 運送費	604,212	85.6
① 車両費	33,705	4.8
② 保険料	13,712	1.9
③ 燃料油脂費	108,144	15.3
④ 修繕費	38,793	5.5
⑤ 運転者人件費	329,247	46.7
⑥ その他	80,611	11.4
(2) 一般管理費	101,397	14.4
⑦ 人件費	63,373	9.0
⑧ その他	38,024	5.4
II. 運賃・料金収入	703,618	99.7
III. 営業収支	-1,991	-0.3
IV. 営業外損益	7,928	1.1
営業外収益	14,357	2.0
営業外費用	6,428	0.9
V. 経常収支	5,937	0.8

②13トント・14トント車

車両諸元をみると、バンボデーが35.6%、ウイングが39.7%、平ボデーが24.7%となっている。使用期間の見込みは12年9ヵ月、燃費は3.6km/ℓ、稼働日数は23.4日/月、1日あたりの稼働時間は10.7時間であった。

図表3 車両諸元／13トント・14トント車

項目	値	
・ ボディ形状 (構成比)	バンボディ	35.6 %
	ウイング	39.7 %
	平ボディ	24.7 %
・ 取得方法 (構成比)	新車購入	80.8 %
	中古車購入	2.7 %
	リース	16.4 %
・ 車両価格(購入の場合)	12,851,109	円
・ 使用期間の見込	12	年9ヵ月
・ 燃費	3.6	km/ℓ
・ 月間走行距離	9,470	km
・ 軽油価格	109.7	円/ℓ
・ 稼働日数(30日当たり)	23.4	日
・ 稼働時間	10.7	h

図表4 13・14t車の運送原価

(単位:円、営業費用=100とした構成比)

費目	合計	
サンプル数	73	
I. 営業費用	1,186,800	100.0
(1) 運送費	1,069,781	90.1
① 車両費	106,171	8.9
② 保険料	16,110	1.4
③ 燃料油脂費	292,717	24.7
④ 修繕費	73,319	6.2
⑤ 運転者人件費	402,294	33.9
⑥ その他	179,170	15.1
(2) 一般管理費	117,019	9.9
⑦ 人件費	71,243	6.0
⑧ その他	45,776	3.9
II. 運賃・料金収入	1,217,470	102.6
III. 営業収支	30,670	2.6
IV. 営業外損益	11,905	1.0
営業外収益	19,168	1.6
営業外費用	7,262	0.6
V. 経常収支	42,575	3.6

1ヵ月あたりの運送費は1,069,781円、一般管理費を加えた営業費用は1,186,800円であった。費目別の構成比をみると、車両費は8.9%、

燃料油脂費は24.7%、運転者人件費は33.9%、一般管理費は9.9%であった。

1カ月あたりの運賃・料金収入は1,217,470円で、営業収支はプラス30,670円(2.6%)、経常収支はプラス42,575円(3.6%)であった。

### ③全車種

車両諸元をみると、バンボデーが52.4%、ウイングが24.1%、平ボディが23.5%となっている。使用期間の見込みは13年0カ月、燃費は5.0km/ℓ、稼働日数は23.8日/月、1

日あたりの稼働時間は10.6時間であった。

1カ月あたりの運送費は846,018円、一般管理費を加えた営業費用は965,363円であった。費目別の構成比をみると、車両費は7.7%、燃料油脂費は20.6%、運転者人件費は38.2%、一般管理費は12.4%であった。

1カ月あたりの運賃・料金収入は993,641円で、営業収支はプラス28,278円(2.9%)、経常収支はプラス34,268円(3.5%)であった。

### (3) 距離制運賃の実態

貸切(距離制)の適用運賃水準は、全体では、平成2年の届出運賃(H2運賃)の基準を1とした指数でみると、0.85(▲15%)であった。

距離帯別にみると、40～50kmでは0.98(▲2%)だが、距離が長くなるほど水準は低下し、950～1000kmでは0.74(▲26%)となる。

図表5 車両諸元/13ト・14ト車

項目	値	
・ ボディ形状 (構成比)	バンボデー	52.4 %
	ウイング	24.1 %
	平ボディ	23.5 %
・ 取得方法 (構成比)	新車購入	68.7 %
	中古車購入	11.4 %
	リース	19.9 %
・ 車両価格(購入の場合)	10,227,781 円	
・ 使用期間の見込	13 00	
・ 燃費	5.0 km/ℓ	
・ 月間走行距離	7,520 km	
・ 軽油価格	109.5 円/ℓ	
・ 稼働日数(30日当たり)	23.8 日	
・ 稼働時間	10.6 h	

図表6 13・14t車の運送原価

(単位:円、営業費用=100とした構成比)

費目	合計	
サンプル数	166	
I. 営業費用	965,363	100.0
(1) 運送費	846,018	87.6
① 車両費	74,006	7.7
② 保険料	14,301	1.5
③ 燃料油脂費	198,648	20.6
④ 修繕費	55,581	5.8
⑤ 運転者人件費	368,474	38.2
⑥ その他	135,008	14.0
(2) 一般管理費	119,344	12.4
⑦ 人件費	72,769	7.5
⑧ その他	46,575	4.8
II. 運賃・料金収入	993,641	102.9
III. 営業収支	28,278	2.9
IV. 営業外損益	5,990	0.6
営業外収益	15,404	1.6
営業外費用	9,413	1.0
V. 経常収支	34,268	3.5

図表7 距離帯別平均比率

距離帯	平均比率
40km～50km	0.98
90km～100km	0.86
190km～200km	0.80
480km～500km	0.80
950km～1000km	0.74
全体	0.85

注:平均はデータ数の加重平均である

車両積載重量別にみると、2トン車の指数は0.94(▲6%)だが、9・10ト車では0.81(▲19%)、13・14ト車では0.74(▲26%)と低くなる。

図表8 車種別平均比率

車種	平均比率
2ト車	0.94
4ト車	0.95
9・10ト車	0.81
13・14ト車	0.74
全体	0.85

注:平均はデータ数の加重平均である

図表9 車種別距離帯別運賃実態

(単位:円)

距離帯	車種	データ数	最大	最小	平均	H2運賃	
						H2運賃	比率
40km～50km	2トシ車	11	20,000	10,000	15,485	15,000	1.03
	4トシ車	20	28,000	11,000	19,072	17,720	1.08
	9・10トシ車	18	35,000	14,000	24,989	27,020	0.92
	13・14トシ車	19	35,000	10,000	27,300	30,770	0.89
90km～100km	2トシ車	12	25,500	14,960	21,928	23,170	0.95
	4トシ車	21	35,000	17,870	26,468	27,430	0.96
	9・10トシ車	19	45,000	10,300	32,159	41,490	0.78
	13・14トシ車	17	48,000	26,000	36,500	47,140	0.77
190km～200km	2トシ車	13	38,000	19,571	28,808	33,280	0.87
	4トシ車	23	65,000	23,665	35,307	39,550	0.89
	9・10トシ車	17	90,000	30,000	46,357	60,060	0.77
	13・14トシ車	20	95,000	30,000	47,045	68,680	0.68
480km～500km	2トシ車	3	60,000	50,000	55,000	60,130	0.91
	4トシ車	9	97,000	45,000	67,472	71,500	0.94
	9・10トシ車	11	120,000	40,000	85,273	108,660	0.78
	13・14トシ車	14	125,000	50,000	88,232	128,980	0.68
950km～1000km	2トシ車	3	110,000	90,000	100,000	104,830	0.95
	4トシ車	10	120,000	78,750	102,475	124,500	0.82
	9・10トシ車	12	200,000	100,000	140,583	189,560	0.74
	13・14トシ車	16	240,000	100,000	146,403	226,880	0.65

注:H2運賃とは、平成2年届出運賃(九州運輸局)

### 3. 再生産可能な運賃の推計

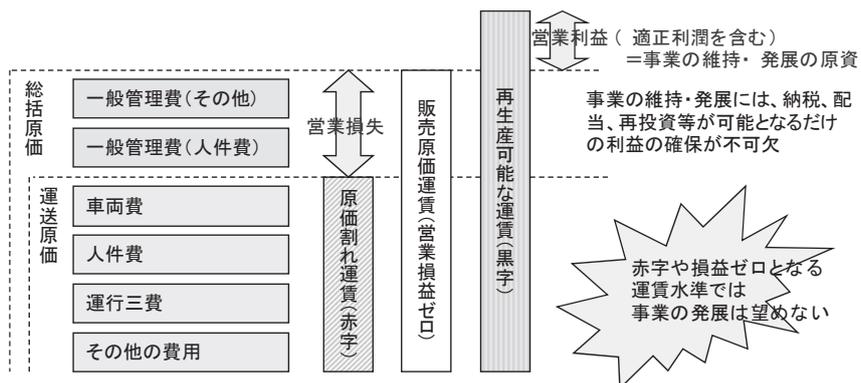
#### (1) 再生産可能な運賃の定義

まず、営業用トラックのコスト構造を整理すると、車両費（償却費・リース代など）、人件費（運転者・運行管理者）、運行三費（燃料・タイヤ・修繕費など）、その他費用（車庫等の施設費ほか）が直接コスト（運送原価と呼ぶ）である。この直接コストを賄える運賃が最低限必要であるが、これだけでは間接コストの分が不足するため原価割れ運賃となる。次に、間接コストとして一般管理費（人

件費、その他費用）があり、それを合わせたものが直接・間接コスト計（総括原価と呼ぶ）であるが、営業損益ゼロベースとなるにはこの水準の運賃を適用することが「必要」である。

では、この運賃水準で「十分」なのか。運送事業の維持・発展には納税、配当そして再投資が求められる。企業の社会性を保つためにも、この分の営業利益（適正利潤と呼ぶ）を上乗せした水準の運賃が重要で、これを「再生産可能な運賃」と呼ぶこととする。

図表10 再生産可能な運賃水準の概念



(2) 試算する上での前提条件

① 運転者賃金の水準

従来より営業用トラック運転者の賃金水準の低さが問題とされている。厚生労働省の賃金構造基本統計調査から九州地域のトラック運転者の推定年収比較をみると、各県とも全産業平均より水準が低く、さらに製造業、建設業との間にも格差が生じている。7県の全産業平均を100%とすると7県の営業用トラックは78.9%の水準であり2割以上低い。

図表11 道路貨物運送業の現金給与総額の推移(全国)  
(単位:100円)



資料:「毎月勤労統計調査」、厚生労働省(事業所規模5人以上)

図表12 道路貨物運送業の全産業との推定年収比較

	営業用トラック				全産業		参考		
	大型		普通・小型		年収 (年齢)	月間 労働 時間	建設業	製造業	金融業
	年収 (年齢)	月間 労働 時間	年収 (年齢)	月間 労働 時間			年収	年収	年収
福岡	384.3万円 (47.8歳)	231	316.1万円 (43.1歳)	217	496.1万円 (42.6歳)	182	486万円	434万円	687万円
佐賀	384.9万円 (46.7歳)	226	325.0万円 (46.7歳)	227	424.2万円 (43.0歳)	185	367万円	401万円	601万円
長崎	387.1万円 (47.1歳)	205	355.3万円 (44.2歳)	188	429.4万円 (43.5歳)	182	347万円	403万円	719万円
熊本	388.8万円 (44.3歳)	211	307.0万円 (44.1歳)	219	445.4万円 (42.7歳)	184	381万円	424万円	764万円
大分	381.4万円 (48.9歳)	187	352.1万円 (49.1歳)	176	453.3万円 (42.8歳)	180	387万円	410万円	635万円
宮崎	374.0万円 (47.2歳)	218	224.6万円 (48.9歳)	176	423.3万円 (43.5歳)	180	368万円	370万円	660万円
鹿児島	344.3万円 (48.0歳)	208	378.7万円 (44.2歳)	209	435.8万円 (42.8歳)	182	384万円	380万円	646万円
全国	426.3万円 (46.5歳)	216	380.7万円 (44.8歳)	215	536.0万円 (42.9歳)	181	482万円	484万円	745万円

資料:「平成26年度賃金構造基本統計調査」、厚生労働省、性別はいずれも男性  
注:推定年収=6月に支払われた「決まって支給する現金給与額×12+「年間賞與其他特別給与額」

図表13 道路貨物運送業の全産業との推定年収比較

	単位:万円				単位:%	
	営業用 大型	営業用 普通・小型	営業用 平均	全産業平均	営業用 の比率	全産業
福岡	384.3	316.1	350.2	496.1	70.6	100.0
佐賀	384.9	325.0	355.0	424.2	83.7	100.0
長崎	387.1	355.3	371.2	429.4	86.4	100.0
熊本	388.8	307.0	347.9	445.4	78.1	100.0
大分	381.4	352.1	366.8	453.3	80.9	100.0
宮崎	374.0	224.6	299.3	423.3	70.7	100.0
鹿児島	344.3	378.7	361.5	435.8	83.0	100.0
7県平均	377.8	322.7	350.3	443.9	78.9	100.0
全国	426.3	380.7	403.5	536.0	75.3	100.0

こうしたデータをもとに、再生産可能な運賃の水準を試算する。トラック運送産業の働き手を確保すること、そのためには賃金水準を少なくとも世間並みにすることを条件とし、本試算では、世間並みの賃金水準を全産業平均の水準と考え、▲21.1%の格差（350.3万円÷443.9万円＝78.9%）を解消する賃金水準とした。すなわち実際運送原価の運転者人件費を1.27倍した（ $1 \div 0.789 = 1.267$ ）。

世間並みの賃金水準＝運送原価の「運転者人件費」を1.27倍した

## ②軽油価格

本調査の運送原価算出時点である26年度の軽油価格は106.4円/ℓ（全国、ローリー）であったが27年6月以降価格に急落し、28年1月には73.4円/ℓと30%超下落した。軽油価格の変動幅は大きく、数年の中で5割超の上ぶれ下ぶれをみる。この変動は、特に長距離輸送

でのコスト増減の主要因となる。

このため、再生産可能な運賃水準を検討する上では、まずは軽油価格をある一定の値に設定して計算し、これにその時点の軽油価格を前提とした燃料サーチャージを別途収受（基準価格より低い場合は戻入）することとした。

本試算では、平成20年度～26年度のローリー平均価格が101.3円/ℓ（全国）、101.9円/ℓ（九州）であったことから100円/ℓを基準として分析する。また、運送原価の実態調査では平均価格は109.5円/ℓであったことから、実際運送原価の燃料油脂費については0.91倍する（ $100 \div 109.5 = 0.913$ ）。

軽油価格変動への対応＝運送原価の「燃料油脂費」は軽油価格100円/ℓで固定（試算では実際運送原価に0.91を乗じて減額、上ぶれ下ぶれは燃料サーチャージで調整する前提）

図表14 軽油価格の推移

年度	全国平均			九州			全国 ローリー
	スタンド	ローリー	カード	スタンド	ローリー	カード	
H15年度	70.5	63.7	70.0	69.6	64.3	69.6	100
H16年度	76.4	70.2	74.8	75.8	70.5	73.8	110
H17年度	88.7	83.6	87.1	88.4	84.0	86.4	131
H18年度	98.0	91.9	96.3	97.2	93.2	95.4	144
H19年度	106.7	100.1	104.2	105.2	100.8	103.9	157
H20年度	115.6	107.6	112.5	114.7	106.8	112.3	169
H21年度	89.0	82.9	88.7	88.8	83.3	89.0	130
H22年度	100.3	93.8	100.1	99.9	94.6	99.4	147
H23年度	110.4	103.3	109.6	110.2	103.6	109.0	162
H24年度	111.2	103.8	110.4	112.2	104.5	110.0	163
H25年度	118.6	111.6	117.6	118.8	112.5	118.3	175
H26年度	114.7	106.4	113.4	115.2	107.8	113.3	167
H28年1月	81.5	73.4	80.8	—	—	—	115
H20～26平均	108.5	101.3	107.5	108.5	101.9	107.3	159

資料：全日本トラック協会、単位：円/ℓ、消費税抜き

15年度＝100

### ③時間外手当に関する割増率の変更

実態調査によれば、60時間を超える部分の所定外労働時間が50%割増となった場合の時間外手当増加分は、1人あたり平均で4,459円/月、現行の支給総額（所定内・所定外の合計295,934円）に対する増加率としては1.5%であった。

本試算では、平成31年4月に適用される予定の割増賃率を考慮して、実際運送原価の給与と法定福利費を1.5%増額する。

所定外に関する割増率変更への対応=運送原価の「給与」「法定福利費」を1.5%増額する

### ④運賃収入のみの額に変更

実際運送原価・収入には、高速代の実費補填（13,528円/1台）と燃料サーチャージ（238円/1台）が含まれていることから、これを控除して運賃収入のみの額とする。

運賃収入のみ=運賃・料金収入総額から高速代補填、燃料サーチャージを除外する

## (3) 試算結果

### ①運賃料金水準の考え方

(2)では、運送費の視点として「世間並みの賃金水準」「軽油価格変動への対応」「時間外手当に対する将来の割増賃金率の適用」などの前提条件について整理した。一方、「あるべき運賃料金の水準」の検討では、一般管理費も含めた営業費用と営業収入が均衡する水準なのか、経常費用も含めて均衡する水準なのか、あるいは生じた利益でトラック運送事業を維持発展できる再生産可能な運賃水準にすべきなのか等、複数の考え方が存在する。

このため本稿では運賃水準の基準の考え方として、①営業収支均衡ベース、②経常収支均衡ベース、③再生産可能ベース（適正利潤を上乗せ）のそれぞれについて推計した。

#### 1) 営業収支均衡ベース:

運送費と一般管理費を合計した営業費用と運賃・料金収入が収支均衡するレベル。トラック運送事業の最低限の健全性を担保する水準。

#### 2) 経常収支均衡ベース:

営業収支に営業外収益と営業外費用を加えたものと、運賃・料金収入が収支均衡するレベル。企業経営としての健全性を担保する水準。

#### 3) 再生産可能ベース:

納税、配当、さらには人材育成や設備への再投資を行えるだけの「適正利潤」を上乗せしたものであり、事業の継続や企業の持続的発展を担保するために必要となる水準。

### ②適正利潤の水準に係る前提（再生産可能ベースの試算における適正利潤比率の推計）

再生産可能ベースの試算で上乗せする「適正利潤」の水準は企業各社の経営戦略に左右されるものであるが、本稿では、以下の「自己資本純利益率（ROE）連動型適正利潤算出法」（小野モデル）を用いて営業費用適正利潤比率を導き出し、これを本調査のデータに乗じることによって、適正利潤額を推計した。

#### ■自己資本純利益率（ROE）連動型の営業費用適正利潤比率算出法

経営統計指標等を用いた適正利潤算出モデル。本稿では、全ト協の「経営分析報告書」のトラック運送業の総資本、純資産、自己資本（純資産）、営業費用、期末実在車両数（九州）のデータを用いて、以下の手順で算出した。

- 1) 経営分析報告書より、トラック1台1カ月当たりの営業費用の算出  

$$1台1カ月あたり営業費用 = 営業費用 \div 期末実在車両数 \div 12カ月$$

2) 経営分析報告書より、1台1カ月当たりの純利益の算出

1台1カ月あたりの純利益 = 自己資本（純資産）× ROE（設定値）÷ 期末実在車両数 ÷ 12カ月

3) トラック1台あたりの営業費用に対する純利益の比率算出

1台1カ月あたりの営業費用に対する純利益の比率 = 1台1カ月当たりの純利益 ÷ 1台1カ月当たりの営業費用

（モデル作成：小野 秀昭）

とができるが、今回の推計では、企業評価基準として優良と判断される15%に設定し注1)、「経営分析報告書平成22-24年版（九州）」を用いて適正利潤比率を算出した。

本稿の前提としたROE15%相当の営業費用適正利潤比率は3.17%であった<sup>注2)</sup>。

再生産可能な企業経営に必要な経常利益額 = 営業費用の3.17%に設定する (ROE15%相当)

インプット値のROEは自由に設定するこ

図表15 ROE連動型モデルによる適正利潤比率の推計 (ROE=15%、九州地域)

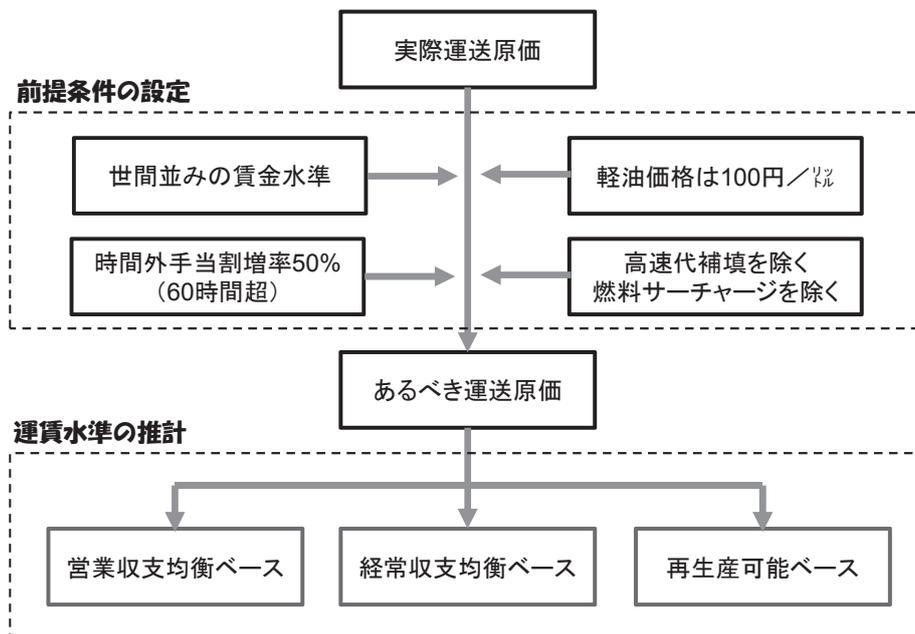
項目・指標	単位	22年度	23年度	24年度	22-24年度
総資本	1000円	144,319	147,510	127,975	139,935
純資産	1000円	39,909	44,317	30,437	38,221
自己資本比率	%	27.65%	30.04%	23.78%	27.31%
営業収益	1000円	183,252	186,929	168,165	179,449
営業費用	1000円	184,049	187,913	171,145	181,036
期末実在車両数	両	22.1	22.7	21.5	22.1
1台当たりの営業収益	円/台・月	690,995	686,230	651,802	676,654
1台当たりの営業費用	円/台・月	694,001	689,842	663,353	682,638
1台当たりの純利益 (ROE(自己資本純利益率)=15%)	円/台・月	22,573	24,404	17,696	21,618
営業費用に対する純利益の比率 (トラック運送事業の再生産を可能とする水準)	%	3.25%	3.54%	2.67%	3.17%

資料:「経営分析報告書 各年度決算版」、九州

(4) 運賃水準の推計結果

①推計フロー

図表16 前提条件の設定と運賃水準推計のフロー



②推計結果

下の通り。

前提条件に対する運賃水準の推計結果は以

図表17 あるべき運送原価と運賃上昇率

■ あるべき運送原価と運賃上昇率(全車両)

費目	(単位:円)		あるべき原価	(営業費用=100とした構成比)
	実際原価	サンプル数		
サンプル数	166	166	166	
I. 営業費用	965,363		1,051,931	100.0
(1) 運送費 ①+②+③+④+⑤+⑥	846,018		932,587	88.7
① 車両費 1)+2)、2)+3)	74,006		74,006	7.0
② 保険料 4)+5)	14,301		14,301	1.4
③ 燃料油脂費 6)+7)	198,648	条件変更	181,472	17.3
④ 修繕費 8)+9)+10)	55,581		55,581	5.3
⑤ 運転者人件費 11)+12)+13)+14)	368,474	条件変更	472,219	44.9
⑥ その他 15)+16)+17)	135,008		135,008	12.8
(2) 一般管理費 ⑦+⑧	119,344		119,344	11.3
⑦ 人件費	72,769		72,769	6.9
⑧ その他	46,575		46,575	4.4
II. 運賃・料金収入	993,641	条件変更	979,875	93.2
III. 営業収支	28,278		-72,056	-6.8
IV. 営業外損益	5,990		5,990	0.6
営業外収益	15,404		15,404	1.5
営業外費用	9,413		9,413	0.9
V. 経常収支	34,268		-66,066	-6.3

運賃水準基準の考え方	運賃単価上昇率
営業収支均衡ベースに必要な水準	7.4
経常収支均衡ベースに必要な水準	6.7
再生産可能ベースに必要な水準	10.1

経常利益額を営業費用の3.17%相当とする

■ 営業収支均衡ベースに必要な水準には、実勢運賃を7.4%上昇させる必要がある。  
 ■ 経常収支均衡ベースに必要な水準には、実勢運賃を6.7%上昇させる必要がある。  
 ■ 再生産可能ベースに必要な水準には、実勢運賃を10.1%上昇させる必要がある。  
 ただし、以下の条件が前提  
 1) 軽油価格は100円を基準とし、価格差が生じた場合には燃料サーチャージで調整する  
 2) 運賃には高速代を含まず、実費を別途収受する

(5) 再生産可能な運賃の推計

帰分析を行い、実勢運賃タリフを推計する。

①推計フロー

再生産可能ベースに必要な実勢運賃上昇率をもとにして、再生産可能な運賃表(距離制)を推計する。推計フローは以下の通り

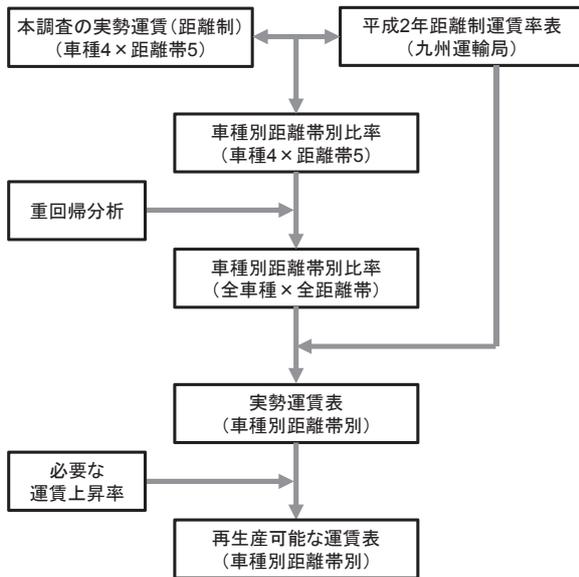
1) 標本

- ・ 走行距離 (5距離帯：50kmまで、100kmまで、200kmまで、500kmまで、1000kmまで)
- ・ 積載量 (4種：2ト、4ト、10ト、14ト)
- ・ 平均(実勢)の集計基礎となる標本数は288件(図表19)

②実勢運賃表の推計

前に示した距離制運賃データを用いて重回

図表18 実勢運賃表の推計フロー



図表19 標本

番号	距離 (km) x1	車種 (ト) x2	H2運賃 (円) A	平均 (円) B	比率 (B/A) y
1	50	2	15,000	15,485	1.032364
2	50	4	17,720	19,072	1.076270
3	50	10	27,020	24,989	0.924829
4	50	14	30,770	27,300	0.887228
5	100	2	23,170	21,928	0.946375
6	100	4	27,430	26,468	0.964915
7	100	10	41,490	32,159	0.775095
8	100	14	47,140	36,500	0.774289
9	200	2	33,280	28,808	0.865618
10	200	4	39,550	35,307	0.892711
11	200	10	60,060	46,357	0.771844
12	200	14	68,680	47,045	0.684988
13	500	2	60,130	55,000	0.914685
14	500	4	71,500	67,472	0.943667
15	500	10	108,660	85,273	0.784766
16	500	14	128,980	88,232	0.684076
17	1000	2	104,830	100,000	0.953925
18	1000	4	124,500	102,475	0.823092
19	1000	10	189,560	140,583	0.741630
20	1000	14	226,880	146,403	0.645286

※1 H2運賃とは平成2年届出運賃(九州運輸局)  
 ※2 平均は九ト協の実態調査による

2) 重回帰分析の結果

距離 (x1)、車両積載量 (x2) を説明変数として目的変数y (実勢比率、B/A) を求める式は、

$$y = 1.04061117 - 0.0001253 * (x1) - 0.0186485 * (x2)$$

となった。決定係数(重決定R2)は0.72922855であり、この重回帰式によって目的変数の約73%を説明している。分散分析の結果この重

回帰式は1%水準で有意である。各説明変数のP-値は距離、車両積載量とも1%水準で有意である。

3) 重回帰式を利用した実勢運賃タリフの推計

2) で得た回帰式を用いて、実勢水準にあると推計される運賃を距離別・車種別に求めた。

図表20 結果

回帰統計	
重相関 R	0.85394880
重決定 R2	0.72922855
補正 R2	0.69737309
標準誤差	0.06560455
観測数	20

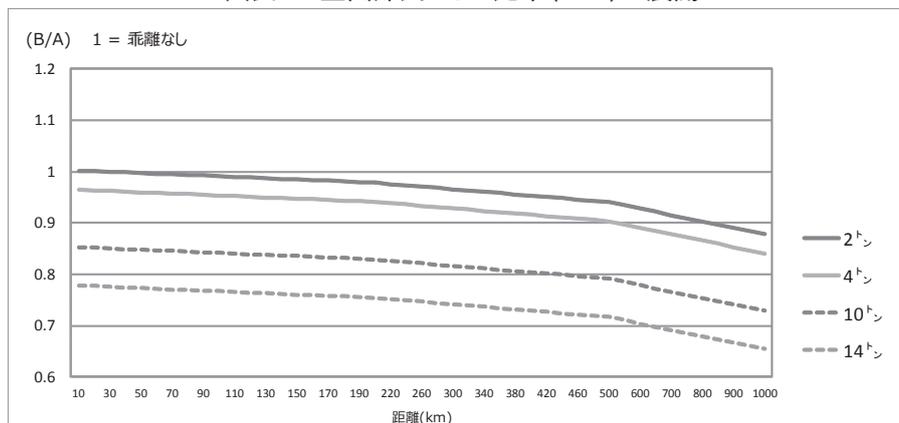
  

分散分析表					
	自由度	変動	分散	観測された分散比	有意 F
回帰	2	0.19705053	0.09852526	22.8917882	1.5036E-05
残差	17	0.07316726	0.00430396		
合計	19	0.27021779			

	係数	標準誤差	t	P-値	下限 95%	上限 95%
切片	1.04061117	0.03139482	33.1459532	6.8886E-17	0.9743739	1.10684845
距離 (km) ,x1	-0.0001253	4.1726E-05	-3.0031488	0.0080008	-0.0002133	-3.728E-05
車両積載量 (ト) ,x2	-0.0186485	0.00307559	-6.063388	1.2659E-05	-0.0251374	-0.0121596

図表21 重回帰式による比率(B/A)の展開



図表22 標準運賃(距離制)に対する実勢運賃の比率(重回帰による推計)

距離 \ 車種	1トﾝ車まで	2トﾝ車まで	3トﾝ車まで	4トﾝ車まで	5トﾝ車まで	6トﾝ車まで	8トﾝ車まで	10トﾝ車まで	12トﾝ車まで	14トﾝ車まで
10 kmまで	1.0207	1.0021	0.9834	0.9648	0.9461	0.9275	0.8902	0.8529	0.8156	0.7783
20 "	1.0195	1.0008	0.9822	0.9635	0.9449	0.9262	0.8889	0.8516	0.8143	0.7770
30 "	1.0182	0.9996	0.9809	0.9623	0.9436	0.9250	0.8877	0.8504	0.8131	0.7758
40 "	1.0170	0.9983	0.9797	0.9610	0.9424	0.9237	0.8864	0.8491	0.8118	0.7745
50 "	1.0157	0.9970	0.9784	0.9598	0.9411	0.9225	0.8852	0.8479	0.8106	0.7733
60 "	1.0144	0.9958	0.9771	0.9585	0.9399	0.9212	0.8839	0.8466	0.8093	0.7720
70 "	1.0132	0.9945	0.9759	0.9572	0.9386	0.9199	0.8827	0.8454	0.8081	0.7708
80 "	1.0119	0.9933	0.9746	0.9560	0.9373	0.9187	0.8814	0.8441	0.8068	0.7695
90 "	1.0107	0.9920	0.9734	0.9547	0.9361	0.9174	0.8801	0.8428	0.8056	0.7683
100 "	1.0094	0.9908	0.9721	0.9535	0.9348	0.9162	0.8789	0.8416	0.8043	0.7670
110 "	1.0082	0.9895	0.9709	0.9522	0.9336	0.9149	0.8776	0.8403	0.8030	0.7657
120 "	1.0069	0.9883	0.9696	0.9510	0.9323	0.9137	0.8764	0.8391	0.8018	0.7645
130 "	1.0057	0.9870	0.9684	0.9497	0.9311	0.9124	0.8751	0.8378	0.8005	0.7632
140 "	1.0044	0.9858	0.9671	0.9485	0.9298	0.9112	0.8739	0.8366	0.7993	0.7620
150 "	1.0032	0.9845	0.9659	0.9472	0.9286	0.9099	0.8726	0.8353	0.7980	0.7607
160 "	1.0019	0.9833	0.9646	0.9460	0.9273	0.9087	0.8714	0.8341	0.7968	0.7595
170 "	1.0007	0.9820	0.9634	0.9447	0.9261	0.9074	0.8701	0.8328	0.7955	0.7582
180 "	0.9994	0.9808	0.9621	0.9435	0.9248	0.9062	0.8689	0.8316	0.7943	0.7570
190 "	0.9982	0.9795	0.9609	0.9422	0.9236	0.9049	0.8676	0.8303	0.7930	0.7557
200 "	0.9969	0.9783	0.9596	0.9410	0.9223	0.9037	0.8664	0.8291	0.7918	0.7545
220 "	0.9944	0.9757	0.9571	0.9384	0.9198	0.9012	0.8639	0.8266	0.7893	0.7520
240 "	0.9919	0.9732	0.9546	0.9359	0.9173	0.8986	0.8613	0.8241	0.7868	0.7495
260 "	0.9894	0.9707	0.9521	0.9334	0.9148	0.8961	0.8588	0.8215	0.7842	0.7470
280 "	0.9869	0.9682	0.9496	0.9309	0.9123	0.8936	0.8563	0.8190	0.7817	0.7444
300 "	0.9844	0.9657	0.9471	0.9284	0.9098	0.8911	0.8538	0.8165	0.7792	0.7419
320 "	0.9819	0.9632	0.9446	0.9259	0.9073	0.8886	0.8513	0.8140	0.7767	0.7394
340 "	0.9794	0.9607	0.9421	0.9234	0.9048	0.8861	0.8488	0.8115	0.7742	0.7369
360 "	0.9769	0.9582	0.9396	0.9209	0.9023	0.8836	0.8463	0.8090	0.7717	0.7344
380 "	0.9743	0.9557	0.9370	0.9184	0.8998	0.8811	0.8438	0.8065	0.7692	0.7319
400 "	0.9718	0.9532	0.9345	0.9159	0.8972	0.8786	0.8413	0.8040	0.7667	0.7294
420 "	0.9693	0.9507	0.9320	0.9134	0.8947	0.8761	0.8388	0.8015	0.7642	0.7269
440 "	0.9668	0.9482	0.9295	0.9109	0.8922	0.8736	0.8363	0.7990	0.7617	0.7244
460 "	0.9643	0.9457	0.9270	0.9084	0.8897	0.8711	0.8338	0.7965	0.7592	0.7219
480 "	0.9618	0.9432	0.9245	0.9059	0.8872	0.8686	0.8313	0.7940	0.7567	0.7194
500 "	0.9593	0.9407	0.9220	0.9034	0.8847	0.8661	0.8288	0.7915	0.7542	0.7169
550 "	0.9530	0.9344	0.9157	0.8971	0.8784	0.8598	0.8225	0.7852	0.7479	0.7106
600 "	0.9468	0.9281	0.9095	0.8908	0.8722	0.8535	0.8162	0.7789	0.7416	0.7043
650 "	0.9405	0.9219	0.9032	0.8846	0.8659	0.8473	0.8100	0.7727	0.7354	0.6981
700 "	0.9342	0.9156	0.8969	0.8783	0.8597	0.8410	0.8037	0.7664	0.7291	0.6918
750 "	0.9280	0.9093	0.8907	0.8720	0.8534	0.8347	0.7974	0.7601	0.7228	0.6855
800 "	0.9217	0.9031	0.8844	0.8658	0.8471	0.8285	0.7912	0.7539	0.7166	0.6793
850 "	0.9154	0.8968	0.8782	0.8595	0.8409	0.8222	0.7849	0.7476	0.7103	0.6730
900 "	0.9092	0.8905	0.8719	0.8532	0.8346	0.8159	0.7786	0.7413	0.7041	0.6668
950 "	0.9029	0.8843	0.8656	0.8470	0.8283	0.8097	0.7724	0.7351	0.6978	0.6605
1000 "	0.8967	0.8780	0.8594	0.8407	0.8221	0.8034	0.7661	0.7288	0.6915	0.6542

図表23 距離制運賃表(実勢運賃の推計結果)

距離	車種										
	1ト>車まで	2ト>車まで	3ト>車まで	4ト>車まで	5ト>車まで	6ト>車まで	8ト>車まで	10ト>車まで	12ト>車まで	14ト>車まで	
10 kmまで	4,810	6,650	7,800	8,930	9,970	11,090	0	0	0	0	
20 "	7,830	10,120	10,660	11,460	12,460	13,400	14,510	15,450	15,260	16,100	
30 "	10,270	11,740	12,360	13,320	14,450	15,570	16,890	17,960	17,720	18,670	
40 "	12,110	13,350	14,060	15,170	16,470	17,730	19,190	20,430	20,180	21,240	
50 "	13,570	14,960	15,770	17,010	18,470	19,880	21,500	22,910	22,620	23,800	
60 "	15,040	16,580	17,470	18,860	20,470	22,040	23,790	25,380	25,060	26,280	
70 "	16,250	18,190	19,150	20,700	22,460	24,170	26,080	27,830	27,500	28,780	
80 "	17,960	19,770	20,830	22,530	24,440	26,320	28,340	30,280	29,920	31,240	
90 "	19,400	21,370	22,520	24,340	26,410	28,440	30,410	32,700	32,330	33,710	
100 "	21,010	22,960	24,190	26,160	28,360	30,550	32,520	34,920	34,740	36,160	
110 "	21,890	23,930	25,210	27,290	29,630	31,880	34,000	36,590	36,220	37,760	
120 "	22,780	24,910	26,220	28,400	30,830	33,180	35,570	38,030	37,680	39,330	
130 "	23,660	25,870	27,250	29,510	32,020	34,490	37,090	39,440	39,140	40,920	
140 "	24,530	26,840	28,240	30,620	33,230	35,780	38,430	40,910	40,610	42,510	
150 "	25,420	27,800	29,260	31,740	34,440	37,060	39,810	42,410	42,080	44,070	
160 "	26,290	28,750	30,280	32,840	35,630	38,340	41,270	43,910	43,520	45,630	
170 "	27,170	29,720	31,270	33,950	36,810	39,610	42,710	45,390	44,970	47,190	
180 "	28,030	30,660	32,280	35,040	38,010	40,900	44,140	46,860	46,410	48,740	
190 "	28,910	31,620	33,250	36,130	39,180	42,170	45,570	48,320	47,830	50,280	
200 "	29,760	32,560	34,250	37,220	40,370	43,440	47,010	49,800	49,270	51,820	
200km を超え 500kmまで20km までを増すごとに	1,470	1,610	1,690	1,830	1,970	2,120	2,290	2,420	2,500	2,710	
500km を超え 50kmまでを増すごと に	3,280	3,550	3,720	4,010	4,340	4,650	4,970	5,220	5,290	5,600	

図表24 距離制運賃表(再生産可能なベースの推計結果)

距離	車種										
	1ト>車まで	2ト>車まで	3ト>車まで	4ト>車まで	5ト>車まで	6ト>車まで	8ト>車まで	10ト>車まで	12ト>車まで	14ト>車まで	
10 kmまで	5,300	7,330	8,600	9,840	10,990	12,220	0	0	0	0	
20 "	8,630	11,150	11,750	12,630	13,730	14,760	15,990	17,020	16,810	17,740	
30 "	11,320	12,940	13,620	14,680	15,920	17,150	18,610	19,790	19,520	20,570	
40 "	13,340	14,710	15,490	16,710	18,150	19,530	21,140	22,510	22,230	23,400	
50 "	14,950	16,480	17,370	18,740	20,350	21,900	23,690	25,240	24,920	26,220	
60 "	16,570	18,270	19,250	20,780	22,550	24,280	26,210	27,960	27,610	28,950	
70 "	17,900	20,040	21,100	22,800	24,740	26,630	28,730	30,660	30,290	31,700	
80 "	19,790	21,780	22,950	24,820	26,920	28,990	31,220	33,360	32,960	34,410	
90 "	21,370	23,540	24,810	26,810	29,090	31,330	33,500	36,020	35,610	37,130	
100 "	23,150	25,290	26,650	28,820	31,240	33,650	35,820	38,470	38,270	39,830	
110 "	24,120	26,360	27,770	30,060	32,640	35,120	37,450	40,310	39,900	41,590	
120 "	25,100	27,440	28,880	31,290	33,960	36,550	39,180	41,890	41,510	43,320	
130 "	26,060	28,500	30,020	32,510	35,270	37,990	40,860	43,450	43,110	45,080	
140 "	27,020	29,570	31,110	33,730	36,610	39,410	42,330	45,060	44,730	46,830	
150 "	28,000	30,620	32,230	34,960	37,940	40,820	43,850	46,720	46,350	48,540	
160 "	28,960	31,670	33,360	36,180	39,250	42,230	45,460	48,370	47,940	50,260	
170 "	29,930	32,740	34,450	37,400	40,550	43,630	47,050	50,000	49,540	51,980	
180 "	30,880	33,770	35,560	38,600	41,870	45,050	48,620	51,620	51,120	53,690	
190 "	31,850	34,830	36,630	39,800	43,160	46,450	50,200	53,230	52,690	55,380	
200 "	32,780	35,870	37,730	41,000	44,470	47,850	51,780	54,860	54,270	57,080	
200km を超え 500kmまで20km までを増すごとに	1,620	1,770	1,870	2,020	2,160	2,330	2,520	2,660	2,760	2,990	
500km を超え 50kmまでを増すごと に	3,610	3,910	4,100	4,420	4,780	5,120	5,470	5,750	5,830	6,170	

図表25 距離制H2運賃に対する再生産可能な運賃の比率

車種	H2運賃に対する再生産可能なベースの運賃の比率									
	1ト>車まで	2ト>車まで	3ト>車まで	4ト>車まで	5ト>車まで	6ト>車まで	8ト>車まで	10ト>車まで	12ト>車まで	14ト>車まで
10 kmまで	113	111	108	106	104	102	-	-	-	-
20 "	112	110	108	106	104	102	98	94	90	86
30 "	112	110	108	106	104	102	98	94	90	85
40 "	112	110	108	106	104	102	98	94	89	85
50 "	112	110	108	106	104	102	98	93	89	85
60 "	112	110	108	106	104	102	97	93	89	85
70 "	112	110	108	105	103	101	97	93	89	85
80 "	112	109	107	105	103	101	97	93	89	85
90 "	111	109	107	105	103	101	97	93	89	85
100 "	111	109	107	105	103	101	97	93	89	84
110 "	111	109	107	105	103	101	97	93	88	84
120 "	111	109	107	105	103	101	97	92	88	84
130 "	111	109	107	105	103	101	96	92	88	84
140 "	111	109	107	104	102	100	96	92	88	84
150 "	111	108	106	104	102	100	96	92	88	84
160 "	110	108	106	104	102	100	96	92	88	84
170 "	110	108	106	104	102	100	96	92	88	84
180 "	110	108	106	104	102	100	96	92	88	83
190 "	110	108	106	104	102	100	96	91	87	83
200 "	110	108	106	104	102	100	95	91	87	83
200km を超え 500kmまで20km までを増すごとに	101	99	97	95	92	90	86	82	78	74
500km を超え 50kmまでを増すごと に	90	87	85	83	81	79	75	71	67	63

図表26 距離制運賃表(H2運賃、九州運輸局)(参考)

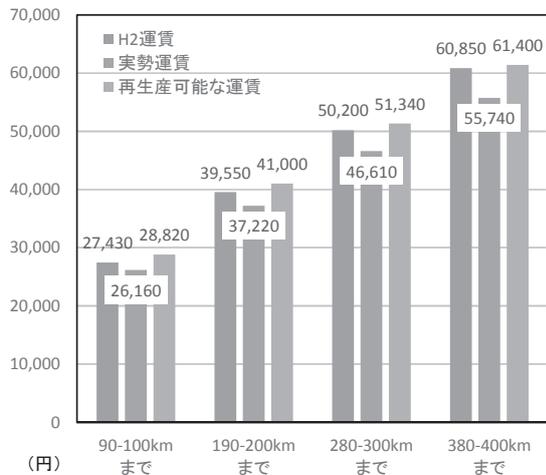
車種	距離									
	1ト>車まで	2ト>車まで	3ト>車まで	4ト>車まで	5ト>車まで	6ト>車まで	8ト>車まで	10ト>車まで	12ト>車まで	14ト>車まで
10 kmまで	4,710	6,630	7,930	9,250	10,530	11,950	0	0	0	0
20 "	7,680	10,110	10,850	11,890	13,180	14,460	16,320	18,140	18,730	20,720
30 "	10,080	11,740	12,600	13,840	15,310	16,830	19,020	21,110	21,790	24,060
40 "	11,900	13,370	14,350	15,780	17,470	19,190	21,640	24,060	24,850	27,420
50 "	13,360	15,000	16,110	17,720	19,620	21,550	24,280	27,020	27,900	30,770
60 "	14,820	16,650	17,870	19,670	21,780	23,920	26,910	29,970	30,960	34,040
70 "	16,030	18,280	19,620	21,620	23,920	26,270	29,540	32,910	34,020	37,330
80 "	17,740	19,900	21,370	23,560	26,070	28,640	32,150	35,870	37,080	40,590
90 "	19,190	21,540	23,130	25,490	28,210	30,990	34,540	38,790	40,130	43,870
100 "	20,810	23,170	24,880	27,430	30,330	33,340	36,990	41,490	43,190	47,140
110 "	21,710	24,180	25,960	28,650	31,730	34,840	38,730	43,540	45,100	49,310
120 "	22,620	25,200	27,040	29,860	33,060	36,310	40,580	45,320	46,990	51,440
130 "	23,520	26,210	28,130	31,070	34,390	37,790	42,380	47,070	48,890	53,610
140 "	24,420	27,220	29,200	32,280	35,730	39,260	43,970	48,900	50,800	55,780
150 "	25,330	28,230	30,290	33,500	37,080	40,720	45,620	50,770	52,720	57,920
160 "	26,230	29,230	31,390	34,710	38,420	42,190	47,360	52,640	54,610	60,080
170 "	27,150	30,260	32,450	35,930	39,740	43,650	49,080	54,490	56,520	62,230
180 "	28,040	31,260	33,550	37,130	41,090	45,130	50,800	56,350	58,420	64,380
190 "	28,960	32,280	34,600	38,340	42,420	46,600	52,520	58,190	60,310	66,530
200 "	29,850	33,280	35,690	39,550	43,770	48,070	54,250	60,060	62,220	68,680
200km を超え 500kmまで20km までを増すごとに	1,610	1,790	1,930	2,130	2,340	2,580	2,920	3,240	3,520	4,020
500km を超え 50kmまでを増すごと に	4,030	4,470	4,800	5,300	5,880	6,460	7,280	8,090	8,690	9,790

4) H2運賃と実勢運賃、再生産可能な運賃の比較

■ 4 t 車

H2運賃を100とすると、実勢運賃は92～95の水準にあるが、再生産可能なベースでは101～105の水準である。

図表27 4t車の運賃比較(H2・実勢・再生産可能)



4t車 単位:円

	H2運賃	実勢運賃	再生産可能な運賃
90-100kmまで	27,430	26,160	28,820
190-200kmまで	39,550	37,220	41,000
280-300kmまで	50,200	46,610	51,340
380-400kmまで	60,850	55,740	61,400

4t車 標準運賃=100とした指数

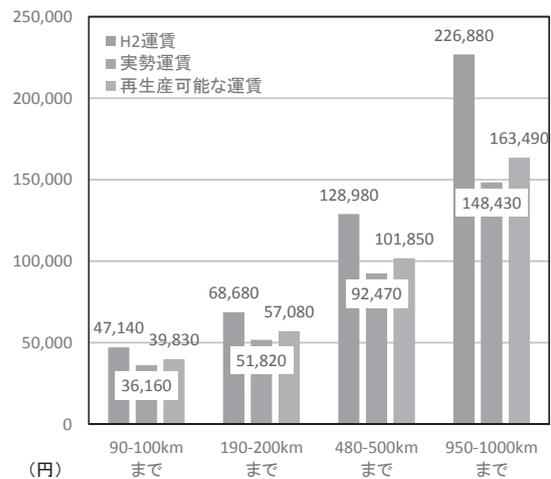
	H2運賃	実勢運賃	再生産可能な運賃
90-100kmまで	100	95	105
190-200kmまで	100	94	104
280-300kmまで	100	93	102
380-400kmまで	100	92	101

注1：軽油価格は100円/ℓを基準とし、価格に格差が生じた場合には燃料サーチャージで調整  
 注2：運賃には高速代を含まず、実費を別途収受

■ 13・14 t 車

H2運賃を100とすると、実勢運賃は65～77の水準にあるが、再生産可能なベースでは72～84の水準である。

図表28 14t車の運賃比較(標準・実勢・再生産可能)



14t車 単位:円

	H2運賃	実勢運賃	再生産可能な運賃
90-100kmまで	47,140	36,160	39,830
190-200kmまで	68,680	51,820	57,080
480-500kmまで	128,980	92,470	101,850
950-1000kmまで	226,880	148,430	163,490

14t車 標準運賃=100とした指数

	H2運賃	実勢運賃	再生産可能な運賃
90-100kmまで	100	77	84
190-200kmまで	100	75	83
480-500kmまで	100	72	79
950-1000kmまで	100	65	72

注1：軽油価格は100円/ℓを基準とし、価格に格差が生じた場合には燃料サーチャージで調整  
 注2：運賃には高速代を含まず、実費を別途収受

4. おわりに

本研究は、トラック事業に係る実際運送原価をもとに、トラック運転者の賃金を世間並

みの水準（全産業平均）にする、軽油価格は100円/ℓで固定（価格の変動は燃料サーチャージで対応）、60時間を超える所定外労働時間は50%割増で支給などの条件を加えた

未来原価をベースとして、これに対する再生産可能な運賃の推計を試みた。あるべき運送原価と運賃水準の試算である。当然のことながら、再生産可能な運賃は実勢運賃より高い水準となったが、平成2年の認可運賃の水準よりは低く試算された。認可運賃は当時の経済環境や輸送効率等をもとに適正利潤を含む総括原価で設定された「あるべき運賃」の意味を持つことから、輸送効率化や合理化が平成2年以降大きく進んだ結果と捉えることもできる。

物流二法施行により、認可運賃から届出制に変わり、事業者の創意工夫による多様な運賃体系も生まれ、また運送原価構造や運賃水準も企業毎に大幅に異なっている。本研究における再生産可能な運賃は、実態調査の平均をもとにした試算であり、個別の企業が設定する運賃とは異なるが、事業の健全性や持続・発展のためには、あらためて再生産可能な運賃の考え方が重要となってきたといえよう。

注1) ROE(自己資本純利益率)は、企業評価基準としては15%程度あれば優良と判断されている。ちなみに、実効税率(法人税、住民税、事業税の表面税率に基づく所定の算定式による総合的な税率)を約40%とすれば、ROE15%の適正利潤(内部留保や配当にあてることのできる金額)は自己資本の9%に相当する。

$$\begin{aligned} & \boxed{\text{運賃適用の対象となる年度の適正利潤}} = \\ & \frac{\text{総資産} \times \text{自己資本比率} \times \text{内部留保・配当率}}{\div (1 - \text{法人税等税率})} \rightarrow \\ \rightarrow \text{ROE} &= \frac{\text{適正利潤}}{\text{自己資本}} = \frac{\text{自己資本に対する内部留保・配当率}}{(1 - \text{法人税等税率})} \\ 0.15 &= \frac{(\text{自己資本に対する内部留保・配当率})}{(1 - 0.4)} \\ \rightarrow (\text{自己資本に対する内部留保・配当率}) &= 0.15 \times 0.6 = 0.09 \end{aligned}$$

注2) 平成25年版は以降は簡易集計のみ公表されているため、本推計では、地域別等の貸借対照表等の詳細集計が行われた22-24年度のデータの平均をもとに推計した。

#### 参考文献

- ・九州トラック協会『九州管内のトラック運送事業の原価実態調査』(平成28年)
- ・全日本トラック協会『経営改善対策ガイドブック』(平成22年)