

トラック運送事業の運賃・原価に関する調査
調査報告書

国土交通省自動車局貨物課
(社) 全日本トラック協会

目 次

第1章 調査概要	1
1. 調査の目的	1
2. 調査の対象	2
第2章 集計結果	3
1. 会社別調査	3
（1）保有車両台数	3
（2）荷主の状況	4
（3）実運送比率	5
（4）下払い率（自社が受けた運賃を100%とした場の下請に支払う運賃の割合）	6
（5）トラック運送事業の営業収益、営業収支率、経常収支率（平成21年度実績）	7
（6）従業員と賃金の状況	11
（7）運行管理者、整備管理者の業務実態	13
（8）福利厚生等の実態	14
（9）原価計算の実施状況	16
（10）運賃設定の考え方	17
（11）書面契約の状況	18
（12）運賃・料金改定の状況	20
2. 車両別調査	21
（1）最大積載量別（車種別）の車両諸元値の内容	21
（2）車両の運行実態	23
（3）新車の取得価格	27
（4）リース契約の実態	28
（5）運行費用に関連する項目	31
（6）荷主との契約実態	33
（7）運賃収入	39
（8）車種別運送原価（1台1カ月当たり）	44

第1章 調査概要

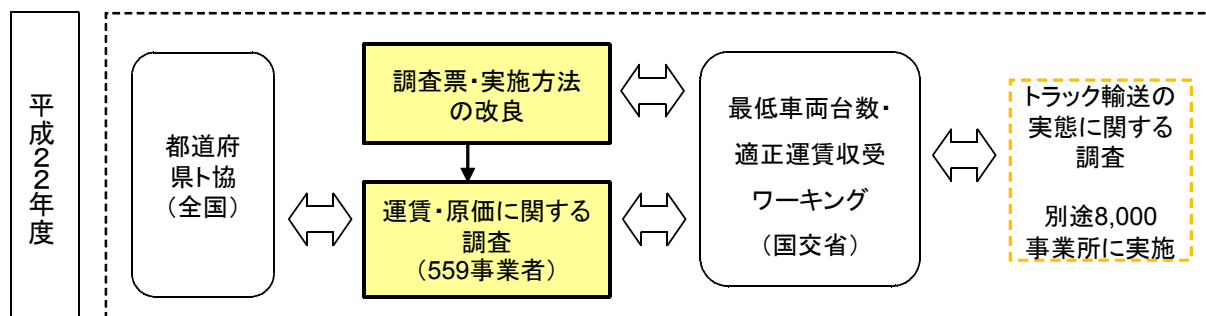
1. 調査の目的

トラック運送業界の経営環境は、原油価格高騰による燃料コストの急増、安全対策、環境対策等に係るコスト負担の増加、貨物輸送量の伸び悩みなど、厳しい状況が続いている。

このような中、国土交通省では、今後のトラック産業を持続的かつ収益力のある成長産業として発展させていくことを目的に、平成 22 年 3 月に「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」を設置し、同年 7 月に中間整理を行った。また、同年 10 月には「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」を設置し、さらに議論を深めることとした。

適正運賃収受に向けた取組みを進めていくためには、車両ごとの運賃及び原価水準を把握することが必要であることから、(社)全日本トラック協会と国土交通省自動車局貨物課が協力し、上記ワーキンググループでの議論・検討のための基礎資料として、トラック運送事業の運賃・原価に関する調査を実施した。

図表1 調査のフレーム



2. 調査の対象

調査対象事業者は 下記要件により抽出した。

①事業者の抽出要件

- 1) 一般貨物運送事業者（倉庫、利用運送等の兼業可）
ただし一般貨物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）
- 2) トラック運送事業を 3 年以上継続していること（平成 19 年度以前に一般貨物運送事業を開始）
- 3) 当該事業所が本社であること
- 4) 車両ごとの原価計算を行っていること
- 5) 本調査の原価計算対象となる車種を保有していること

②対象車種

標記トン数：2 トン、3 トン、4 トン、9・10 トン、11・12 トン

車両仕様：アルミバン、ウイング、平ボディ

③調査期間

平成 23 年 1 月～3 月

④調査方法

郵送法にて調査票を配布・回収

⑤発送数と回収数

図表2 発送数・回収数・集計対象数(事業者)

発送数	回収		集計対象	
	件数	回収率	件数	集計率
559	396	70.8%	323	57.8%

※ 集計対象の件数については、回収された調査票から回答に不備のあったもの（66 件）、保有車両台数が 5 台未満のもの（1 件）、及び車両の実働率が 50 %未満のもの（6 件）を除いている

⑥調査内容

会社別調査：調査対象事業者のプロフィールの収集

車両別調査：調査対象企業の車両ごとの運賃、原価の把握

⑦集計方法

会社別調査：車両台数グループ別（保有車両台数規模別）の分析

車両別調査：最大積載量（標記トン数）別の分析

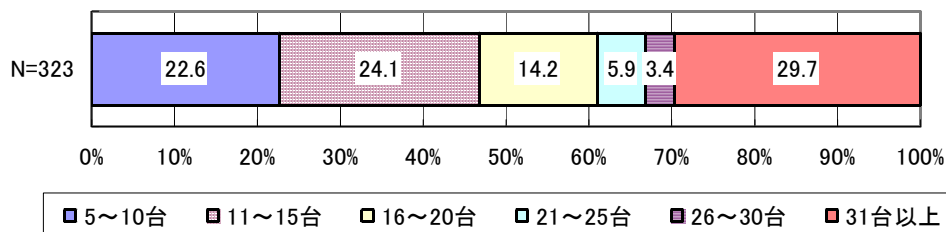
第2章 集計結果

1. 会社別調査

(1) 保有車両台数

集計対象事業者（323 社）の保有車両台数の状況をみると、31 台以上が最も多く全体の 29.7 %となっている。11 ～ 15 台（24.1 %）がこれに続く。最小は 5 台、最大は 286 台、集計対象事業者全体の平均は 32.9 台であった。

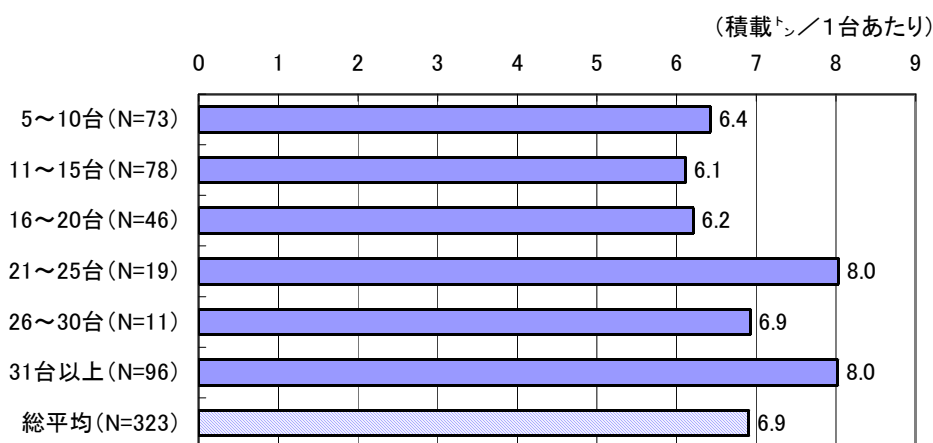
図表3 保有車両台数の分布



図表4 車両台数(最大積載量別)

	1 ^ト	2 ^ト	3 ^ト	4 ^ト	5 ^ト	6 ^ト	7・8 ^ト	9・10 ^ト	11・12 ^ト	12 ^ト 超	けん引車	上記以外	合計
5～10台	8	108	77	144	16	13	25	19	30	111	12	1	564
11～15台	31	219	147	231	20	12	38	45	50	182	10	13	998
16～20台	15	176	138	188	12	6	42	21	16	185	4	2	805
21～25台	3	43	60	102	11	5	8	33	32	117	22	0	436
26～30台	2	62	25	88	5	5	18	12	8	68	13	2	308
31台以上	96	1,053	1,152	1,340	93	41	258	243	677	1,933	551	64	7,501
合計	155	1,661	1,599	2,093	157	82	389	373	813	2,596	612	82	10,612

図表5 平均積載量



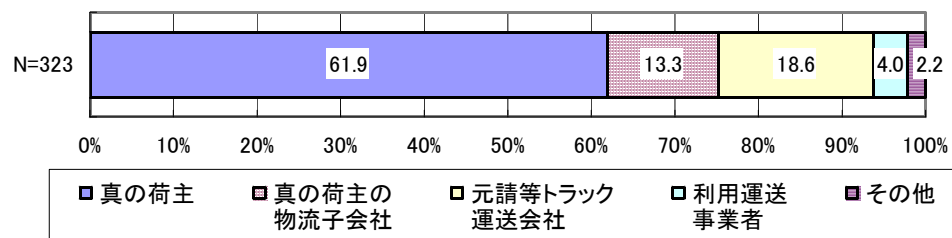
注）平均積載量は事業者が保有する車両の最大積載量の平均を計算したもので、1 ～ 6 ト車までは標記トン数、7 ～ 8 ト車は 7.5 ト、9 ～ 10 ト車は 9.5 ト、11 ～ 12 ト車は 11.5 ト、12 ト超は 14 ト、けん引車は 16 ト、その他の車両は 12 トとして加重平均した。

(2) 荷主の状況

最もシェアの高い荷主を1つだけ認定し、これを当該事業者の荷主属性としてみると、真の荷主が最も多く 61.9 %であった。

車両台数のグループ別にみると、「真の荷主の物流子会社」は 31 台以上、「元請等トラック運送会社」は 21 ～ 25 台の事業者で比率が相対的に高くなっている。

図表6 最もシェアの高い荷主



(上段:件数、下段:構成比)

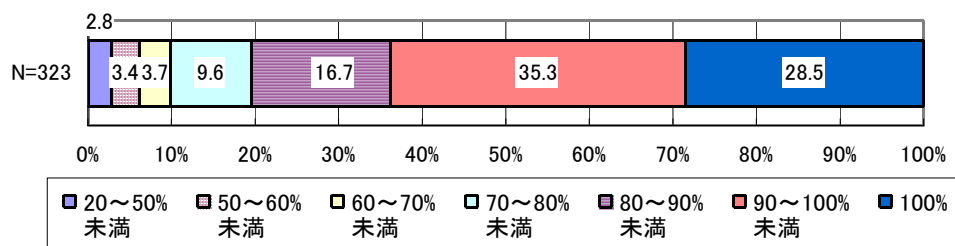
	真の荷主	真の荷主の 物流子会社	元請等トラッ ク運送会社	利用運送 事業者	その他	合計
5～10台	43	9	13	6	2	73
	58.9	12.3	17.8	8.2	2.7	100.0
11～15台	50	7	16	3	2	78
	64.1	9.0	20.5	3.8	2.6	100.0
16～20台	33	4	7	2	0	46
	71.7	8.7	15.2	4.3	0.0	100.0
21～25台	10	3	5	0	1	19
	52.6	15.8	26.3	0.0	5.3	100.0
26～30台	8	1	2	0	0	11
	72.7	9.1	18.2	0.0	0.0	100.0
31台以上	56	19	17	2	2	96
	58.3	19.8	17.7	2.1	2.1	100.0
合計	200	43	60	13	7	323
	61.9	13.3	18.6	4.0	2.2	100.0

(3)実運送比率

自社が受託した荷物を自社の車両で運送する比率（実運送比率）の分布をみると、全体としては「実運送 100 %」とする事業者（28.5 %）、「90 ～ 100 %未満」とする事業者（35.3 %）が多くなっている。

車両台数のグループ別に平均値をみると、25 台までの規模では平均値は 90 %前後だが 26 台以上規模では平均値が 80 %台と相対的に低くなる。全体の平均値は 88.1 %であった。

図表7 実運送比率の分布



図表8 実運送比率(最大・最小・平均)

(単位:社、%)

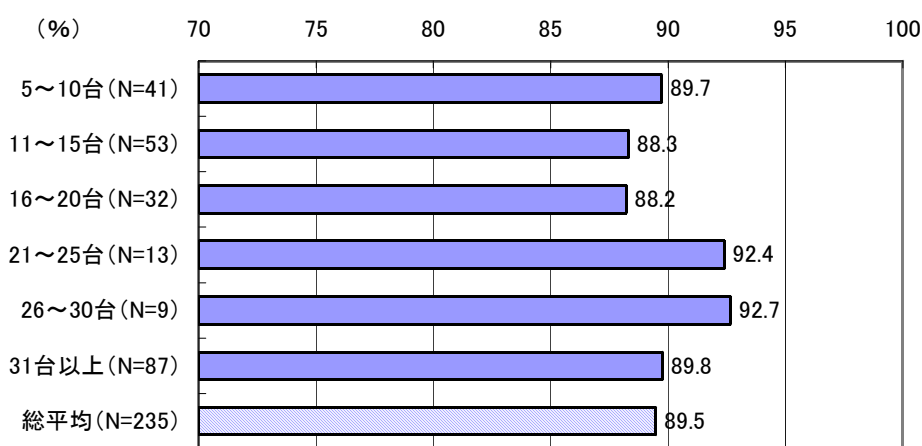
	データ数	最大	最小	平均
5～10台	73	100.0	40.0	90.8
11～15台	78	100.0	40.0	90.6
16～20台	46	100.0	46.3	89.7
21～25台	19	100.0	70.0	91.9
26～30台	11	100.0	59.0	86.0
31台以上	96	100.0	24.8	82.7
合計	323	100.0	24.8	88.1

(4) 下払い率(自社が受けた運賃を100%とした場の下請に支払う運賃の割合)

下請を利用している事業者の下請に払う運賃の水準をきいたところ、平均では、自社が受けた運賃を 100 %とした場合 89.5 %であった(利鞘 10.5 %)。

車両台数のグループ別では、低いところで 88.2 % (16 ～ 20 台規模)、高いところで 92.7 % (26 ～ 30 台規模) であった。

図表 9 下払い率



図表10 下払い率(最大・最小・平均)

(単位: 社、%)

	データ数	最大	最小	平均
5～10台	41	100.0	70.0	89.7
11～15台	53	98.0	70.0	88.3
16～20台	32	98.0	70.0	88.2
21～25台	13	97.0	85.0	92.4
26～30台	9	99.0	85.0	92.7
31台以上	87	98.0	70.0	89.8
合計	235	100.0	70.0	89.5

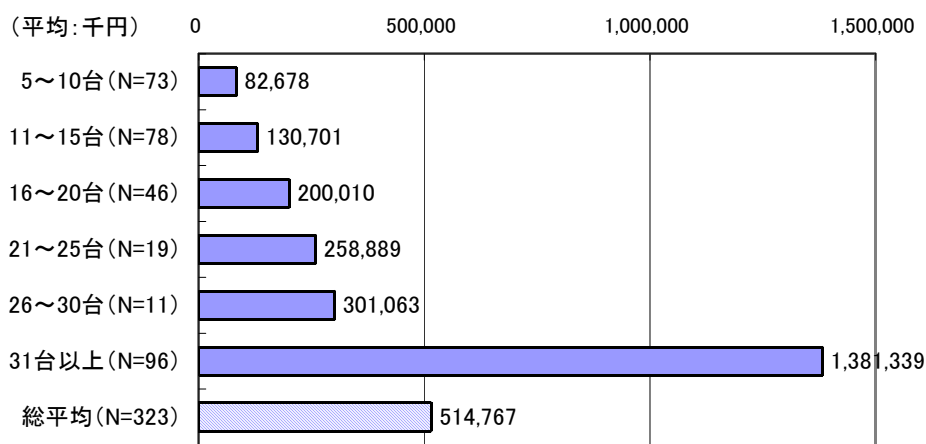
(5)トラック運送事業の営業収益、営業収支率、経常収支率(平成21年度実績)

①会社全体の売上高

集計対象事業者の会社全体の売上高の平均は5億1,476万7千円であった。

車両台数のグループ別でみると、車両台数規模が大きくなるにつれて売上高が大きくなるのは当然であるが、車両台数の各グループとも最大と最小の開きが大きい。

図表11 営業収益(会社全体の売上高、平均)



図表12 営業収益(会社全体の売上高、最大・最小・平均)

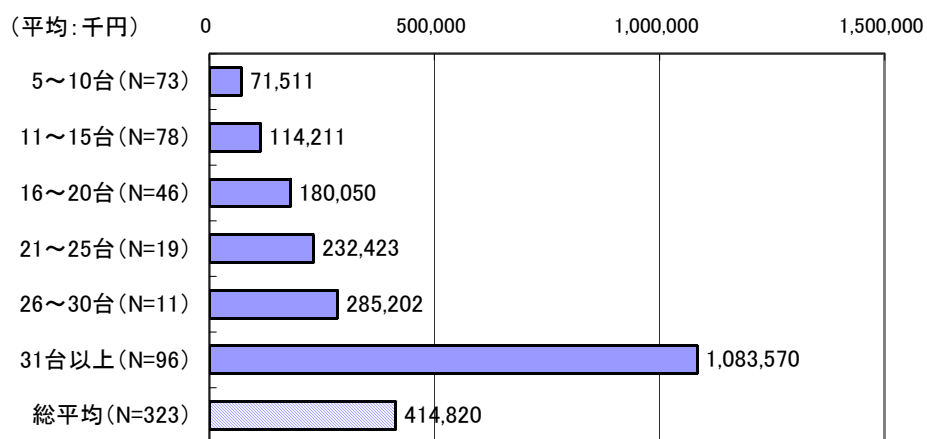
(単位:千円)				平均を100とした指数		
	最大	最小	平均	最大	最小	平均
5～10台	272,871	21,029	82,678	330	25	100
11～15台	929,760	34,431	130,701	711	26	100
16～20台	524,189	73,800	200,010	262	37	100
21～25台	524,294	111,225	258,889	203	43	100
26～30台	549,312	173,337	301,063	182	58	100
31台以上	8,660,505	203,876	1,381,339	627	15	100
合計	8,660,505	21,029	514,767	—	—	—

②トラック運送事業の営業収益

トラック運送事業の営業収益の平均は 4 億 1,482 万円であった。

車両台数のグループ別でみると、車両規模が大きくなるにつれてトラック運送事業の営業収益が大きくなるのは当然であるが、車両台数の各グループとも最大と最小の開きが大きい。

図表13 トラック運送事業の営業収益(平均)



図表14 トラック運送事業の営業収益(最大・最小・平均)

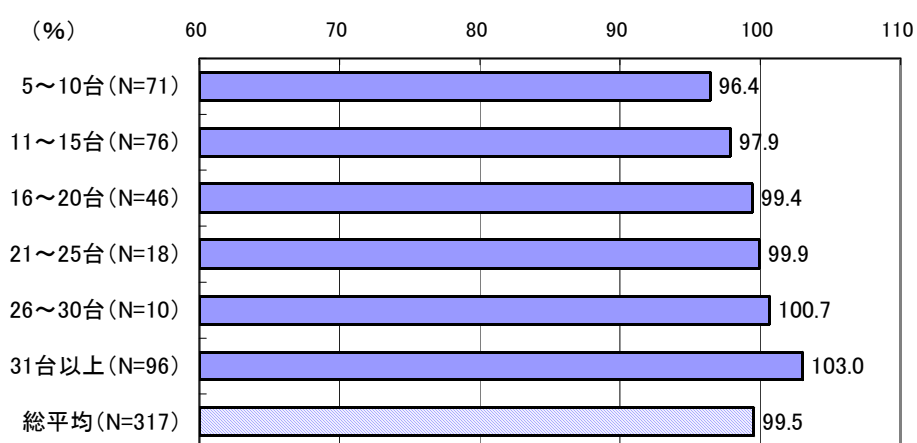
(単位: 千円)				平均を100とした指数		
	最大	最小	平均	最大	最小	平均
5～10台	272,871	19,830	71,511	382	28	100
11～15台	319,470	23,114	114,211	280	20	100
16～20台	436,799	73,800	180,050	243	41	100
21～25台	461,173	111,225	232,423	198	48	100
26～30台	549,312	123,562	285,202	193	43	100
31台以上	4,398,037	203,876	1,083,570	406	19	100
合計	4,398,037	19,830	414,820	—	—	—

③トラック運送事業の営業収支率

トラック運送事業の営業収支率（トラック運送事業の売上をトラック運送事業の営業費用で除したもの）は平均で 99.5 %（0.5 %の赤字）となっている。

車両台数のグループ別にみると、26 台以上では黒字となっているものの、規模が小さくなるほど営業収支率の水準が低い。

図表15 トラック運送事業の営業収支率(平均)



図表16 トラック運送事業の営業収支率(最大・最小・平均)

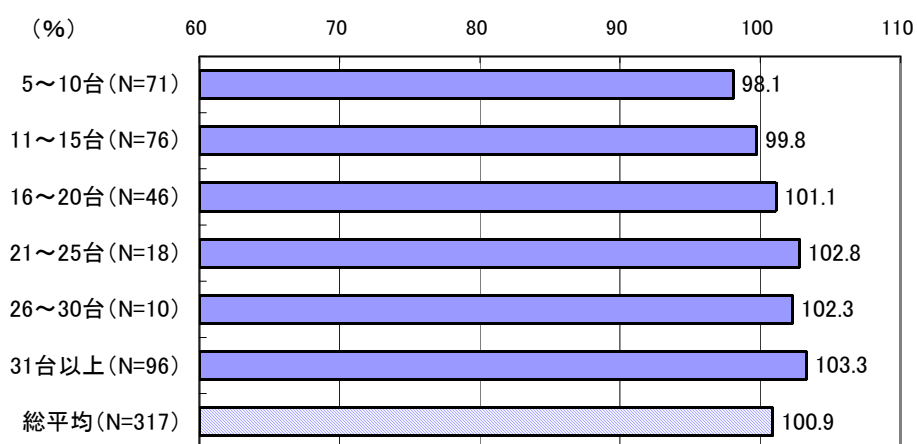
(%)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
5～10台	71	120.0	66.5	96.4	124	69	100
11～15台	76	117.3	72.8	97.9	120	74	100
16～20台	46	119.2	61.5	99.4	120	62	100
21～25台	18	111.0	84.9	99.9	111	85	100
26～30台	10	105.5	97.3	100.7	105	97	100
31台以上	96	166.1	69.8	103.0	161	68	100
合計	317	166.1	61.5	99.5	167	62	100

④トラック運送事業の経常収支率

トラック運送事業の経常収支率（トラック運送事業の経常収益（営業収入＋金融収入等の営業外収入）をトラック運送事業の経常費用（営業費用＋金融費用等の営業外費用）で除したもの）は平均で 100.9 %（0.9 %の黒字）となっている。

車両台数のグループ別にみると、16 台以上で黒字となっている。

図表17 トラック運送事業の経常収支率(平均)



図表18 トラック運送事業の経常収支率(最大・最小・平均)

(%)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
5～10台	71	118.8	75.0	98.1	121	76	100
11～15台	76	117.5	76.5	99.8	118	77	100
16～20台	46	129.7	62.7	101.1	128	62	100
21～25台	18	112.1	95.8	102.8	109	93	100
26～30台	10	105.0	99.4	102.3	103	97	100
31台以上	96	165.2	70.8	103.3	160	69	100
合計	317	165.2	62.7	100.9	164	62	100

(6) 従業員と賃金の状況

① 職種別の従業員数(平成21年度末時点)

従業員数の状況をみると、集計対象事業者の平均従業員数は 42.1 人であった。

職種の内訳をみると、運転職が 31.0 人、運転職以外（管理職、事務職、荷扱・作業職、その他）は 11.1 人であった。

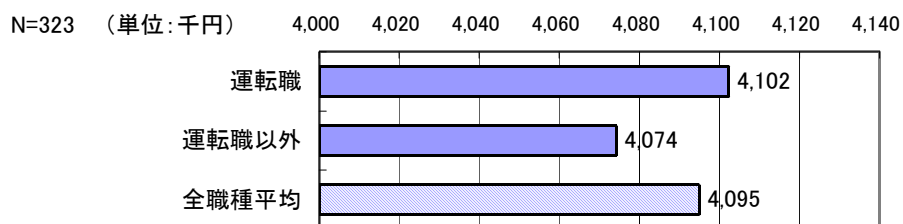
図表19 職種別の従業員数(単位:人)

	データ数	運転職			運転職以外			合計		
		最大	最小	平均	最大	最小	平均	最大	最小	平均
5～10台	73	15	3	6.8	42	1	3.8	52	5	10.5
11～15台	78	16	4	10.8	12	1	3.8	24	6	14.6
16～20台	46	30	9	16.2	14	1	5.2	36	12	21.4
21～25台	19	25	15	21.2	21	2	7.8	44	18	29.0
26～30台	11	30	14	25.9	20	2	7.5	43	20	33.5
31台以上	96	251	20	75.4	186	4	26.4	426	26	101.8
合計	323	251	3	31.0	186	1	11.1	426	5	42.1

②職種別従業員の人件費(給与、報酬、賞与、法定福利費、退職金等の総額)

1人あたりの人件費の状況をみると、全職種平均では409万5千円／人であった。職種別にみると、運転職は410万2千円／人、運転職以外（管理職・事務職、荷扱・作業職、その他）は407万4千円／人であった。

図表20 職種別従業員の人件費(1人あたり、年間)



図表21 職種別従業員の人件費(1人あたり、年間、車両台数のグループ別)

(千円／1人)

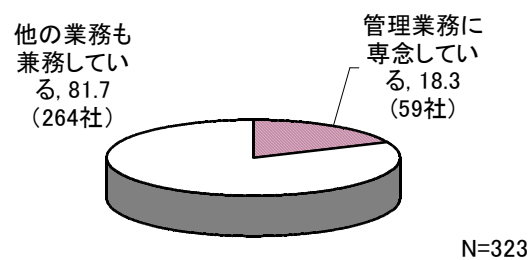
	運転職	運転職以外	全職種平均
5～10台	3,578	3,031	3,382
11～15台	3,707	3,676	3,699
16～20台	4,064	4,119	4,078
21～25台	3,799	4,258	3,923
26～30台	3,879	3,825	3,867
31台以上	4,214	4,227	4,217
総平均	4,102	4,074	4,095

(7) 運行管理者、整備管理者の業務実態

運行管理者や整備管理者の業務の状況をみると、当該の管理業務に「専念している」とする事業者は 18.3 %であった。81.7 %は他の業務（営業、総務、情報、経理など）を兼務している。

「兼務している」と回答した事業者に、「運行管理」「整備管理」の業務に投入する時間等の割合をきいたところ、平均では 52.5 %であった（最大 95.0 %、最小 7.5 %）。

図表22 運行管理、整備管理への専念状況



図表23 運行管理、整備管理への時間投入の割合（兼務している場合）

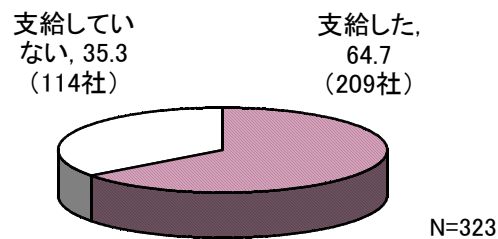
	データ数	最大	最小	平均
				(%)
5～10台	64	95.0	10.0	48.5
11～15台	65	90.0	7.5	48.7
16～20台	37	90.0	10.0	54.4
21～25台	15	80.0	15.0	58.3
26～30台	10	90.0	20.0	51.0
31台以上	73	95.0	10.0	57.5
合計	264	95.0	7.5	52.5

(8) 福利厚生等の実態

① 賞与

平成 21 年度の賞与の支給状況をみると、「支給した」は 64.7 %、「支給していない」は 35.3 %であった。

図表24 賞与の支給状況(平成21年度)



「支給した」と回答した事業者に年間の総支給額をきいたところ、月例給与に対する割合で支給額を回答した事業者(108 件)では、平均では 1.4 カ月分／年となっている。また 1 人あたり一律金額と回答した事業者 (100 件) では、平均で 16 万 8,900 円／年となっている。

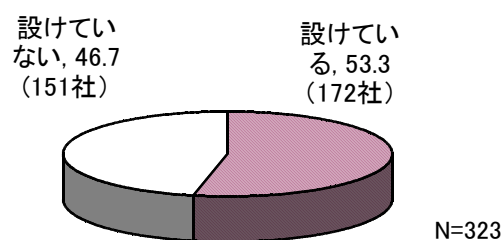
図表25 賞与支給額(平成21年度)

	データ数	最大	最小	平均
月数換算 (単位:月)	108	5.0	0.1	1.4
1人あたり金額 (単位:千円)	100	1,085.0	10.0	168.9
無回答	1	—	—	—

②退職金制度

退職金制度の状況をみると、「設けている」は 53.3 %、「設けていない」は 46.7 %であった。また、「設けている」と回答した事業者に月例給与に対する積立率をきいたところ、平均では 2.7 %程度であった。

図表26 退職金制度



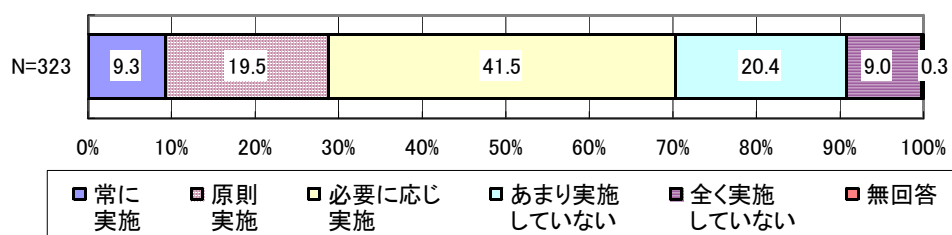
図表27 月例給与に対する積立率(退職金制度を設けている場合)

	データ数	最大	最小	平均
月例給与に対する積立率(%)	169	10.0	0.1	2.7
無回答	3	—	—	—

(9)原価計算の実施状況

荷主等との契約（スポット契約の場合を除く）にあたって、これまで車両ごとの原価計算を実施していたかどうかをきいたところ、「常に実施」（9.3 %）、「原則実施」（19.5 %）を合わせると、全体の約3割であり、「必要に応じ運送原価の計算を実施している」（41.5 %）、「あまり実施していない」（20.4 %）、「全く実施していない」（9.0%）を合わせると、全体の約7割となっている。

図表28 原価計算の実施状況



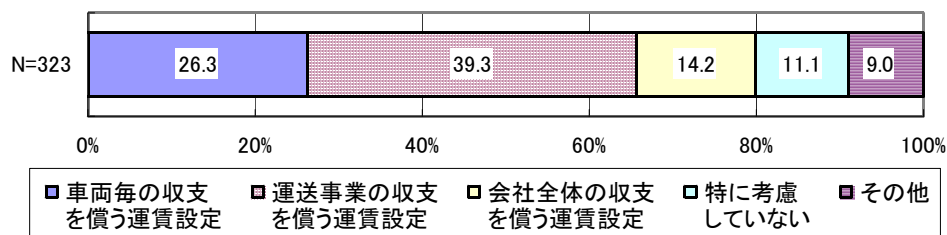
(上段:件数、下段:構成比)

	常に、運送 原価計算を 実施	原則、運送 原価計算を 実施	必要に応じ 実施	あまり実施し ていない	全く実施して いない	無回答	合計
5～10台	3 4.1	15 20.5	23 31.5	22 30.1	10 13.7	0 0.0	73 100.0
11～15台	6 7.7	13 16.7	32 41.0	18 23.1	9 11.5	0 0.0	78 100.0
16～20台	6 13.0	8 17.4	21 45.7	7 15.2	4 8.7	0 0.0	46 100.0
21～25台	1 5.3	3 15.8	8 42.1	5 26.3	2 10.5	0 0.0	19 100.0
26～30台	0 0.0	1 9.1	5 45.5	3 27.3	2 18.2	0 0.0	11 100.0
31台以上	14 14.6	23 24.0	45 46.9	11 11.5	2 2.1	1 1.0	96 100.0
合計	30 9.3	63 19.5	134 41.5	66 20.4	29 9.0	1 0.3	323 100.0

(10) 運賃設定の考え方

運賃水準の設定における考え方をきいたところ、全体としては「車両毎の収支を償う運賃設定を行っている」は 26.3 %にとどまった。運送事業全体の収支採算性（39.5 %）や会社全体の収支採算性（14.2 %）のように、個別運賃で収支採算性を判断するより、運送事業全体または会社全体を視野に入れた収支採算性を重要視する傾向が窺われる。

図表29 運賃設定の考え方



(上段:件数、下段:構成比)

	車両毎の収支を償う運賃設定	運送事業の収支を償う運賃設定	会社全体の収支を償う運賃設定	特に考慮していない	その他	合計
5～10台	15	29	11	16	2	73
	20.5	39.7	15.1	21.9	2.7	100.0
11～15台	20	39	5	5	9	78
	25.6	50.0	6.4	6.4	11.5	100.0
16～20台	14	16	7	5	4	46
	30.4	34.8	15.2	10.9	8.7	100.0
21～25台	4	7	4	2	2	19
	21.1	36.8	21.1	10.5	10.5	100.0
26～30台	2	4	2	3	0	11
	18.2	36.4	18.2	27.3	0.0	100.0
31台以上	30	32	17	5	12	96
	31.3	33.3	17.7	5.2	12.5	100.0
合計	85	127	46	36	29	323
	26.3	39.3	14.2	11.1	9.0	100.0

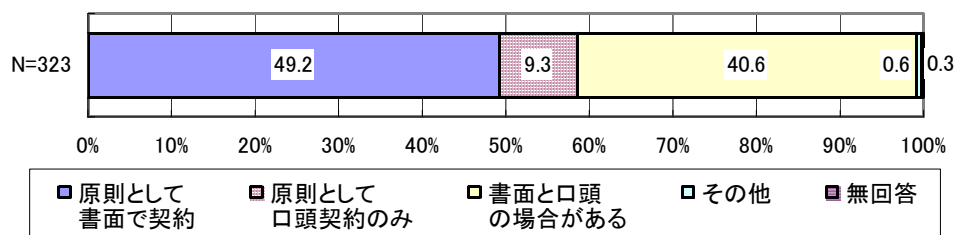
(11) 書面契約の状況

① 書面契約をしているか

荷主や元請事業者と書面による契約を取り交わしているかどうかをきいたところ、「原則として書面で契約を取り交わしている」が最も多く 49.2 %であった。「書面による契約と口頭契約の場合がある」(40.6 %) がこれに続く。

車両台数のグループ別でみると、「原則として口頭契約のみ」は 5 ～ 10 台規模では相対的に比率が高くなっている (21.9 %)。「原則として書面で契約を取り交わしている」は 31 台以上規模では特に高くなっている (61.5 %)。

図表30 書面契約をしているか



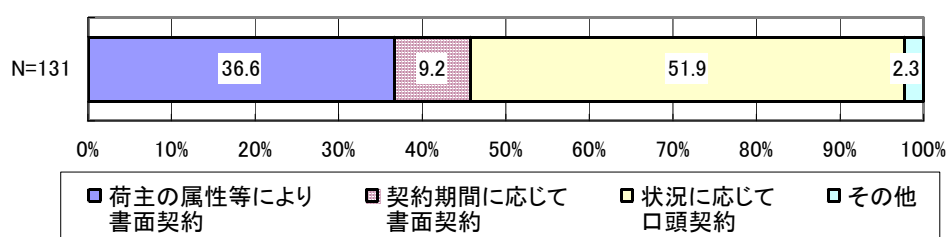
(上段:件数、下段:構成比)

	原則として書 面で契約	原則として口 頭契約のみ	書面と口頭の 場合がある	その他	無回答	合計
5～10台	31	16	26	0	0	73
	42.5	21.9	35.6	0.0	0.0	100.0
11～15台	32	3	41	1	1	78
	41.0	3.8	52.6	1.3	1.3	100.0
16～20台	24	7	14	1	0	46
	52.2	15.2	30.4	2.2	0.0	100.0
21～25台	8	0	11	0	0	19
	42.1	0.0	57.9	0.0	0.0	100.0
26～30台	5	0	6	0	0	11
	45.5	0.0	54.5	0.0	0.0	100.0
31台以上	59	4	33	0	0	96
	61.5	4.2	34.4	0.0	0.0	100.0
合計	159	30	131	2	1	323
	49.2	9.3	40.6	0.6	0.3	100.0

②書面契約と口頭契約の使い分けの状況

「書面による契約と口頭契約の場合がある」と回答した事業者（131 件）に、どのような場合に書面契約と口頭契約を使い分けているかをきいたところ、「荷主からの発注形態や状況に応じて口頭契約としている」が最も多く 51.9 %であった。「荷主の属性等により書面契約としている」（36.6 %）がこれに続く。

図表31 書面契約と口頭契約の使い分けの状況



(上段:件数、下段:構成比)

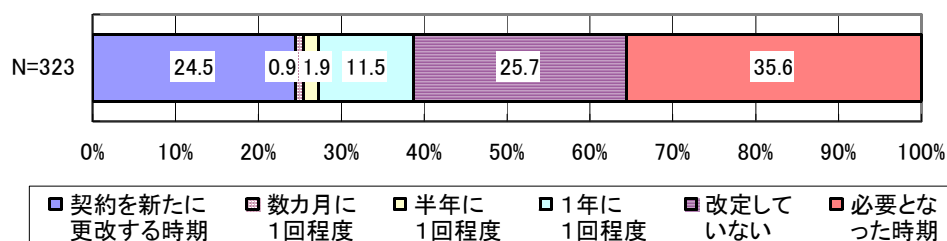
	荷主の属性等 により書面契約	契約期間に応 じて書面契約	状況に応じて 口頭契約	その他	合計
5～10台	12 46.2	3 11.5	11 42.3	0 0.0	26 100.0
11～15台	14 34.1	5 12.2	22 53.7	0 0.0	41 100.0
16～20台	5 35.7	1 7.1	8 57.1	0 0.0	14 100.0
21～25台	4 36.4	1 9.1	6 54.5	0 0.0	11 100.0
26～30台	3 50.0	1 16.7	2 33.3	0 0.0	6 100.0
31台以上	10 30.3	1 3.0	19 57.6	3 9.1	33 100.0
合計	48 36.6	12 9.2	68 51.9	3 2.3	131 100.0

(12) 運賃・料金改定の状況

主要な取引先（最も取引量の多い荷主等）との運賃・料金改定の頻度をきいたところ、「必要となった時期」が最も多く 35.6 %であった。「改定していない」（25.7 %）、「契約を新たに更改する時期」（24.5 %）がこれに続く。

「必要となった時期」として、具体的な記入がみられたものを分類すると、燃料高騰など原価に変動があったとき（36 件）、荷主都合によるもの（25 件）などが多かった。そのほか輸送条件などが変わったとき（4 件）等の回答がみられた。

図表32 運賃・料金改定の状況



(上段: 件数、下段: 構成比)

	契約を新たに 更改する	数カ月に1回 程度	半年に1回 程度	1年に1回程 度	改定してい ない	必要とな った時期	合計
5～10台	13 17.8	1 1.4	0 0.0	6 8.2	26 35.6	27 37.0	73 100.0
11～15台	16 20.5	0 0.0	4 5.1	11 14.1	18 23.1	29 37.2	78 100.0
16～20台	10 21.7	2 4.3	0 0.0	4 8.7	15 32.6	15 32.6	46 100.0
21～25台	7 36.8	0 0.0	1 5.3	2 10.5	4 21.1	5 26.3	19 100.0
26～30台	3 27.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	5 45.5	3 27.3	11 100.0
31台以上	30 31.3	0 0.0	1 1.0	14 14.6	15 15.6	36 37.5	96 100.0
合計	79 24.5	3 0.9	6 1.9	37 11.5	83 25.7	115 35.6	323 100.0

2. 車両別調査

(1) 最大積載量(車種別)の車両諸元値の内容

車両別調査における対象車両の車両諸元による分布は次の通りである。

① 最大積載量(車種)の分布

図表33 最大積載量

(上段:件数、下段:構成比)

2t車	3t車	4t車	9・10t車	11・12t車	合計
150	157	190	49	74	620
24.2	25.3	30.6	7.9	11.9	100.0

② 車両総重量の分布

図表34 車両総重量

	件数	%		件数	%
3tまで	4	0.6	14～15tまで	1	0.2
3～4tまで	5	0.8	15～17tまで	1	0.2
4～5tまで	66	10.6	17～19tまで	1	0.2
5～6tまで	94	15.2	19～20tまで	47	7.6
6～7tまで	38	6.1	20～21tまで	17	2.7
7～8tまで	290	46.8	21～22tまで	11	1.8
8～11tまで	1	0.2	22～23tまで	18	2.9
11～13tまで	1	0.2	23～24tまで	11	1.8
13～14tまで	7	1.1	24～25tまで	7	1.1
			総計	620	100

③ 初度登録年の分布

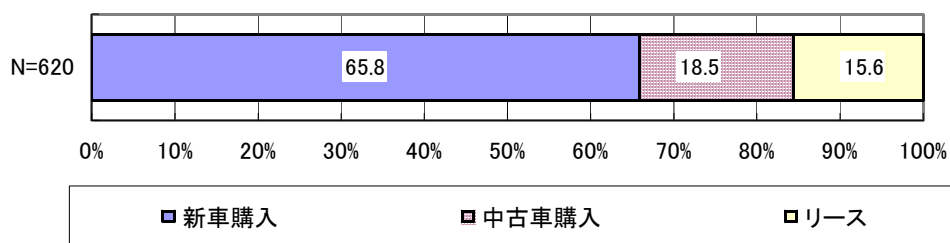
図表35 初度登録年

	件数	%		件数	%
S61	1	0.2	H12	38	6.1
H2	5	0.8	H13	33	5.3
H3	4	0.6	H14	40	6.5
H4	10	1.6	H15	54	8.7
H5	10	1.6	H16	75	12.1
H6	13	2.1	H17	68	11.0
H7	12	1.9	H18	56	9.0
H8	19	3.1	H19	43	6.9
H9	19	3.1	H20	52	8.4
H10	28	4.5	H21	9	1.5
H11	25	4.0	H22	6	1.0
			総計	620	100.0

④取得方法

取得方法の状況をみると、全体としては「新車購入」が 65.8 %、中古車購入が 18.5 %、リースが 15.6 %であった。

図表36 車両の取得方法



(上段:件数、下段:構成比)

	新車購入	中古車購入	リース	合計
2t車	97	29	24	150
	64.7	19.3	16.0	100.0
3t車	99	29	29	157
	63.1	18.5	18.5	100.0
4t車	128	34	28	190
	67.4	17.9	14.7	100.0
9・10t車	29	14	6	49
	59.2	28.6	12.2	100.0
11・12t車	55	9	10	74
	74.3	12.2	13.5	100.0
合計	408	115	97	620
	65.8	18.5	15.6	100.0

(2)車両の運行実態

①総使用期間

総使用期間（新車、中古車の購入の場合は購入から廃車（売却）までの見込み、リース契約の場合はリース契約開始から廃車（売却）までの見込み）の状況をきいたところ、全車種平均でみると新車 11 年 8 カ月、中古車 9 年 11 カ月、リース 11 年 0 カ月であった。

図表37 総使用期間(新車)

(平均年数)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	97	21年0ヵ月	5年0ヵ月	11年11ヵ月
3t車	99	20年0ヵ月	5年0ヵ月	10年11ヵ月
4t車	128	25年0ヵ月	5年0ヵ月	11年3ヵ月
9・10t車	29	20年5ヵ月	7年0ヵ月	13年4ヵ月
11・12t車	55	20年0ヵ月	8年0ヵ月	12年8ヵ月
合計	408	25年0ヵ月	5年0ヵ月	11年8ヵ月

図表38 総使用期間(中古車)

(平均年数)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	29	20年0ヵ月	4年0ヵ月	9年7ヵ月
3t車	29	20年0ヵ月	3年0ヵ月	9年9ヵ月
4t車	34	20年0ヵ月	3年0ヵ月	9年6ヵ月
9・10t車	14	26年0ヵ月	4年0ヵ月	11年6ヵ月
11・12t車	9	15年0ヵ月	5年0ヵ月	10年8ヵ月
合計	115	26年0ヵ月	3年0ヵ月	9年11ヵ月

図表39 総使用期間(リース)

(平均年数)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	24	20年0ヵ月	5年0ヵ月	11年6ヵ月
3t車	29	15年0ヵ月	4年0ヵ月	10年0ヵ月
4t車	28	18年0ヵ月	5年0ヵ月	11年0ヵ月
9・10t車	6	14年0ヵ月	9年0ヵ月	10年10ヵ月
11・12t車	10	15年0ヵ月	10年0ヵ月	12年4ヵ月
合計	97	20年0ヵ月	4年0ヵ月	11年0ヵ月

②走行距離

- ・初度登録から調査時点までの間の走行距離（1カ月当たり換算）

図表40 初度登録からの走行距離(1カ月当たり換算)

(km)

	データ数	最大	最小	平均
2t車	150	10,061	288	3,256
3t車	155	29,378	115	5,370
4t車	187	17,087	408	5,064
9・10t車	49	32,980	1,378	6,596
11・12t車	74	21,769	1,464	7,489
合計	615	32,980	115	5,114

- ・運送原価計算において前提とした1カ月当たりの走行距離（平均）

図表41 1カ月の走行距離実績(平均)

(km)

	データ数	最大	最小	平均
2t車	150	8,615	457	3,452
3t車	157	15,408	580	5,333
4t車	190	12,600	821	4,968
9・10t車	49	32,200	543	5,899
11・12t車	74	13,000	454	6,713
合計	620	32,200	454	4,975

図表42 1カ月の走行距離実績(平均の分布)

(上段:件数、下段:構成比)

	1000km未満	1000～ 2000km未満	2000～ 3000km未満	3000～ 4000km未満	4000～ 5000km未満	5000～ 6000km未満	6000～ 7000km未満	7000～ 8000km未満	8000～ 9000km未満	9000～ 10000km未満	10000km以上	総計
2t車	8 5.3	19 12.7	34 22.7	41 27.3	24 16.0	13 8.7	4 2.7	6 4.0	1 0.7	0 0.0	0 0.0	150 100.0
3t車	4 2.5	13 8.3	20 12.7	23 14.6	20 12.7	13 8.3	16 10.2	15 9.6	14 8.9	10 6.4	9 5.7	157 100.0
4t車	3 1.6	16 8.4	25 13.2	29 15.3	31 16.3	26 13.7	13 6.8	20 10.5	16 8.4	7 3.7	4 2.1	190 100.0
9・10t車	1 2.0	5 10.2	9 18.4	11 22.4	3 6.1	3 6.1	4 8.2	2 4.1	1 2.0	4 8.2	6 12.2	49 100.0
11・12t車	1 1.4	4 5.4	5 6.8	4 5.4	3 4.1	14 18.9	9 12.2	10 13.5	8 10.8	3 4.1	13 17.6	74 100.0
合計	17 2.7	57 9.2	93 15.0	108 17.4	81 13.1	69 11.1	46 7.4	53 8.5	40 6.5	24 3.9	32 5.2	620 100.0

③実働率

実働率の状況をみると、全体平均では 76.0 %であった。

最大積載量別に実働率の平均をみると、低位は 75.0 % (11・12 トン車)、高位は 77.4 % (3 トン車)と、大きな差はみられず、分布をみても 70 ～ 80 %未満、80 ～ 90 %未満が全体の 6 割強を占めている。

図表43 平均実働率

		(%)		
	データ数	最大	最小	平均
2t車	150	100.0	50.0	75.8
3t車	157	100.0	50.0	77.4
4t車	190	100.0	50.0	75.2
9・10t車	49	100.0	50.0	76.5
11・12t車	74	100.0	50.0	75.0
合計	620	100.0	50.0	76.0

図表44 実働率の分布

	(上段:件数、下段:構成比)					
	50～60%未満	60～70%未満	70～80%未満	80～90%未満	90～100%	合計
2t車	15	23	45	55	12	150
	10.0	15.3	30.0	36.7	8.0	100.0
3t車	8	24	48	59	18	157
	5.1	15.3	30.6	37.6	11.5	100.0
4t車	17	31	63	66	13	190
	8.9	16.3	33.2	34.7	6.8	100.0
9・10t車	5	9	12	14	9	49
	10.2	18.4	24.5	28.6	18.4	100.0
11・12t車	9	10	24	24	7	74
	12.2	13.5	32.4	32.4	9.5	100.0
合計	54	97	192	218	59	620
	8.7	15.6	31.0	35.2	9.5	100.0

(注) 実働率＝延べ実働車両数÷延べ実在車両数

④実車率

実車率の状況をみると、全体平均では 72.7 %であった。

最大積載量別に実車率の平均をみると、低位は 71.1 % (2 トン車)、高位は 77.0 % (11・12 トン車)と差がみられるが、いずれも 70 パーセント台であった。

実車率の分布をみると、11・12 トン車においては 80 ～ 90 %、90 ～ 100 %を合わせると 5 割を占めている。

図表45 平均実車率

	データ数	最大	最小	平均
2t車	145	100.0	20.0	71.1
3t車	152	100.0	40.0	74.1
4t車	182	100.0	44.1	71.5
9・10t車	48	100.0	40.0	71.9
11・12t車	73	100.0	27.3	77.0
合計	600	100.0	20.0	72.8

図表46 実車率の分布

	(上段:件数、下段:構成比)							
	20～50%未満	50～60%未満	60～70%未満	70～80%	80～90%	90～100%	無回答	合計
2t車	11	22	41	21	19	31	5	150
	7.3	14.7	27.3	14.0	12.7	20.7	3.3	100.0
3t車	6	19	34	35	22	36	5	157
	3.8	12.1	21.7	22.3	14.0	22.9	3.2	100.0
4t車	9	32	44	36	30	31	8	190
	4.7	16.8	23.2	18.9	15.8	16.3	4.2	100.0
9・10t車	6	9	9	7	4	13	1	49
	12.2	18.4	18.4	14.3	8.2	26.5	2.0	100.0
11・12t車	1	9	15	11	16	21	1	74
	1.4	12.2	20.3	14.9	21.6	28.4	1.4	100.0
合計	33	91	143	110	91	132	20	620
	5.3	14.7	23.1	17.7	14.7	21.3	3.2	100.0

(注) 実車率＝実車キロ数÷総走行キロ数

(3)新車の取得価格

①新車の購入価格

新車の取得価格の状況をみると、平均では、2t 車 353 万円、3t 車 562 万円、4t 車 554 万円、9・10t 車 948 万円、11・12t 車 1,157 万円となっている。

図表47 新車の取得価格

(円)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	97	9,279,360	1,100,000	3,531,020
3t車	99	10,800,000	1,500,000	5,623,825
4t車	128	9,855,972	2,730,000	5,543,336
9・10t車	29	15,500,000	3,500,000	9,483,269
11・12t車	55	17,000,000	7,500,000	11,569,360
合計	408	17,000,000	1,100,000	6,176,824

②中古車の購入価格

中古車の取得価格の状況をみると、平均では、2t 車 116 万円、3t 車 289 万円、4t 車 174 万円、9・10t 車 380 万円、11・12t 車 378 万円となっており、新車の 1/3 ～ 1/2 程度となっている。

図表48 中古車の取得価格

(円)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	29	3,420,000	70,000	1,162,499
3t車	29	7,820,571	500,000	2,890,479
4t車	34	5,060,000	100,000	1,743,728
9・10t車	14	13,500,000	285,000	3,802,484
11・12t車	9	7,267,000	1,600,000	3,776,922
合計	115	13,500,000	70,000	2,296,089

(4)リース契約の実態

①リース契約期間

リース契約車両について契約期間の状況をきいたところ「5年」が最も多く、全体の69.1%であった。

図表49 リース契約期間

(上段:件数、下段:構成比)

	無回答	1年	2.5年	3年	4年	5年	6年	合計
2t車	0	1	0	2	3	16	2	24
	0.0	4.2	0.0	8.3	12.5	66.7	8.3	100.0
3t車	1	0	1	5	5	16	1	29
	3.4	0.0	3.4	17.2	17.2	55.2	3.4	100.0
4t車	0	0	0	4	3	21	0	28
	0.0	0.0	0.0	14.3	10.7	75.0	0.0	100.0
9・10t車	0	0	0	0	1	5	0	6
	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	83.3	0.0	100.0
11・12t車	0	0	0	0	1	9	0	10
	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	90.0	0.0	100.0
合計	1	1	1	11	13	67	3	97
	1.0	1.0	1.0	11.3	13.4	69.1	3.1	100.0

②リース料に含まれる項目

リース料に含まれる項目としては「車両取得費」「自動車取得税」はほとんどの契約に含まれていた。一方、毎年発生する税金、保険料、その他ランニング費用については、契約に含まれるものもあれば、そうでないものもある。

図表50 リース料に含まれる項目(件数、複数回答)

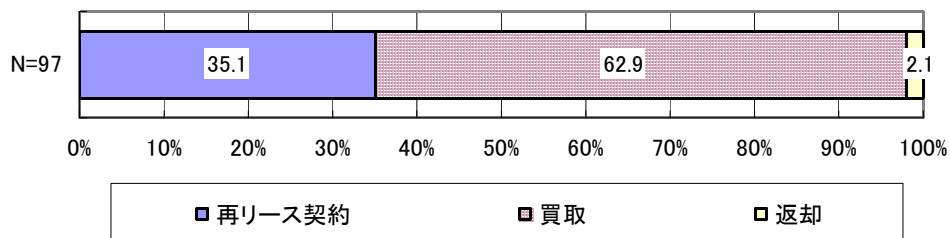
(件)

	データ数	車両取得費	自動車取得税(初回)	自動車税(毎年)	自動車重量税(毎年)	自賠責保険	任意保険	車検整備費用	一般修理費	エンジンオイル	タイヤ・チューブ費
2t車	24	24	23	19	13	7	0	2	0	2	2
3t車	29	29	26	20	10	7	1	1	1	0	1
4t車	28	28	27	25	20	8	0	3	1	1	0
9・10t車	6	6	6	5	2	1	0	0	0	0	0
11・12t車	10	10	9	9	7	2	0	1	0	1	0
合計	97	97	91	78	52	25	1	7	2	4	3

③リース契約終了後の扱い

リース契約終了後の扱いの状況を見ると、「買取」が最も多く 62.9 %であった。「再リース契約」は 35.1 %であった。

図表51 リース契約終了後の扱い



(上段:件数、下段:構成比)

	再リース契約	買取	返却	合計
2t車	9	14	1	24
	37.5	58.3	4.2	100.0
3t車	7	22	0	29
	24.1	75.9	0.0	100.0
4t車	11	17	0	28
	39.3	60.7	0.0	100.0
9・10t車	2	4	0	6
	33.3	66.7	0.0	100.0
11・12t車	5	4	1	10
	50.0	40.0	10.0	100.0
合計	34	61	2	97
	35.1	62.9	2.1	100.0

④リース支払額

- ・ 初回リース契約期間中の支払額

図表52 月額リース料

(円)

	データ数	最大	最小	平均
2t車	24	104,572	6,045	67,253
3t車	29	201,300	6,091	110,349
4t車	28	191,520	9,900	107,565
9・10t車	6	241,200	139,200	197,177
11・12t車	10	338,415	158,100	234,544
合計	97	338,415	6,045	117,057

図表53 初回リース契約期間中の支払総額

(円)

	データ数	最大	最小	平均
2t車	24	6,274,320	72,540	3,888,365
3t車	29	10,497,600	438,480	5,832,265
4t車	28	8,040,000	594,000	5,842,725
9・10t車	6	14,472,000	7,996,800	11,497,400
11・12t車	10	17,340,000	9,486,000	13,666,512
合計	97	17,340,000	72,540	6,512,394

- ・ 車両使用期間中の支払総額

図表54 車両使用期間中の支払総額

(円)

	データ数	最大	最小	平均
2t車	24	9,566,400	870,480	4,589,876
3t車	29	11,307,200	548,100	6,514,314
4t車	28	9,283,000	1,266,000	6,744,058
9・10t車	6	16,517,716	8,220,288	12,751,201
11・12t車	10	18,513,800	10,772,400	15,653,276
合計	97	18,513,800	548,100	7,432,430

注：使用期間中のリース費用、初回リース契約終了後の再リース料、買取費用、返却時の残価不足分の支払い費用等を含む

(5) 運行費用に関連する項目

① 燃料油脂関連

- ・ 軽油単価

図表55 軽油単価

(円／リットル)				
	データ数	最大	最小	平均
合計	619	114.0	72.0	90.7

- ・ 燃費

図表56 燃費

(km／リットル)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	150	12.0	4.5	7.5
3t車	156	12.0	3.0	6.2
4t車	190	12.0	2.2	6.0
9・10t車	49	5.9	2.4	3.8
11・12t車	74	6.2	2.8	3.6
合計	619	12.0	2.2	5.9

- ・ オイル単価

図表57 エンジンオイル単価

(円／リットル)				
	データ数	最大	最小	平均
合計	611	1,200	95	335

- ・ オイル効率

図表58 オイル効率

	データ数	最大	最小	平均
				(km/リットル)
2t車	147	8,333	278	1,639
3t車	153	8,333	278	1,493
4t車	183	5,714	147	1,341
9・10t車	46	2,500	111	839
11・12t車	72	2,308	133	761
合計	601	8,333	111	1,345

②タイヤ関連

- ・ タイヤ単価

図表59 タイヤの単価

	データ数	最大	最小	平均
				(円/本)
2t車	133	32,000	10,000	18,368
3t車	137	37,867	10,000	19,800
4t車	162	40,000	13,000	20,865
9・10t車	42	43,000	16,500	27,424
11・12t車	67	39,000	15,000	27,206
合計	541	43,000	10,000	21,276

- ・ タイヤ交換の目安距離

図表60 タイヤ交換の目安(走行距離)

	データ数	最大	最小	平均
				(km)
2t車	133	200,000	10,000	61,909
3t車	137	200,000	10,000	74,186
4t車	162	200,000	5,000	70,773
9・10t車	42	400,000	10,000	93,017
11・12t車	67	400,000	20,000	92,588
合計	541	400,000	5,000	73,887

(6) 荷主との契約実態

① 運送契約数

平成 21 年度中に締結した運賃契約数の状況をみると、平均で 16 件であった。

図表61 運送契約数

(件)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	110	450	1	9
3t車	113	1,000	1	33
4t車	112	390	1	15
9・10t車	36	34	1	6
11・12t車	49	34	1	5
合計	420	1,000	1	16

・ スポット契約数

上記のうち、とくにスポット契約数をみると、平均で 9 件であった。

図表62 運送契約数(スポット)

(件)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	110	309	0	4
3t車	113	850	0	23
4t車	112	130	0	5
9・10t車	36	23	0	2
11・12t車	49	20	0	2
合計	420	850	0	9

・ スポット契約を除く契約数

スポット契約を除いた契約数をみると、平均で 7 件であった。

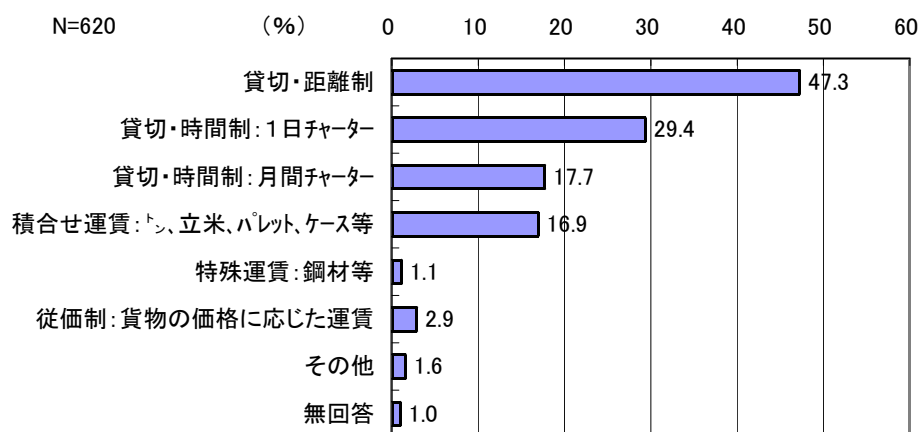
図表63 運送契約数(スポット除く)

(件)				
	データ数	最大	最小	平均
2t車	110	450	0	5
3t車	113	400	0	9
4t車	112	390	0	10
9・10t車	36	34	0	4
11・12t車	49	34	0	4
合計	420	450	0	7

②運送契約の方式

21 年度中の運送契約の方式についてきいたところ、「貸切・距離制運賃」が最も多く 47.3 %であった。次いで「貸切・時間制（1 日チャーター）運賃」が 29.4 %と多い。

図表64 運送契約の方式(複数回答)



(上段:件数、下段:構成比)

	貸切・距離制	貸切・時間制 (1日チャーター)	貸切・時間制 (月間チャーター)	積合せ運賃 (トン、立米、パレット、C/S等)	特殊運賃 (鋼材等)	従価制(貨物の 商品価格に 応じた運賃)	その他	無回答	合計
2t車	48	48	45	14	1	6	3	0	150
	32.0	32.0	30.0	9.3	0.7	4.0	2.0	0.0	100.0
3t車	77	49	30	26	1	3	2	1	157
	49.0	31.2	19.1	16.6	0.6	1.9	1.3	0.6	100.0
4t車	104	52	28	37	3	4	2	3	190
	54.7	27.4	14.7	19.5	1.6	2.1	1.1	1.6	100.0
9・10t車	22	14	4	13	1	3	1	0	49
	44.9	28.6	8.2	26.5	2.0	6.1	2.0	0.0	100.0
11・12t車	42	19	3	15	1	2	2	2	74
	56.8	25.7	4.1	20.3	1.4	2.7	2.7	2.7	100.0
合計	293	182	110	105	7	18	10	6	620
	47.3	29.4	17.7	16.9	1.1	2.9	1.6	1.0	100.0

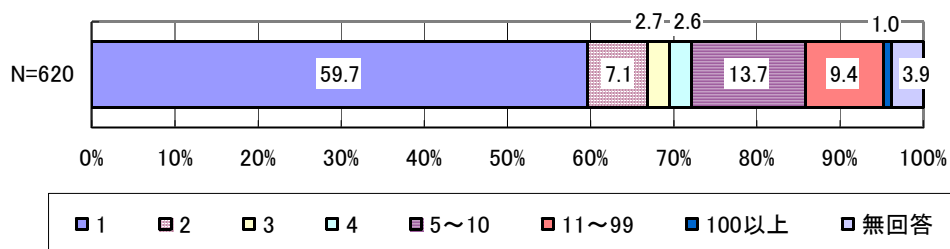
注:その他の契約方式(10件)の内訳は、「特定コース運賃」(1件)、「距離・積載量を基にした運賃表による」(1件)、「同区間の定期便について1日当たりの回数による運賃」(1件)、「貸切コンテナ制」(1件)、「運賃契約無し、運賃が不定額で荷主が設定する」(2件)、「無記入」(3件)であった。

③荷主の数（当該車両に対して契約をもった荷主の数、スポット契約を含む）

当該車両について 21 年度中に契約しているた荷主の数（スポット契約を含む）をきいたところ、平均では 7 者であった。

分布としては「1 者」との回答が最も多く 59.7 %（621 台中 371 台）であった。

図表65 荷主の数(分布)



図表66 荷主の数(最大・最小・平均)

	データ数	最大	最小	平均
2t車	146	309	1	6
3t車	153	300	1	8
4t車	178	200	1	6
9・10t車	48	200	1	10
11・12t車	71	40	1	5
合計	596	309	1	7

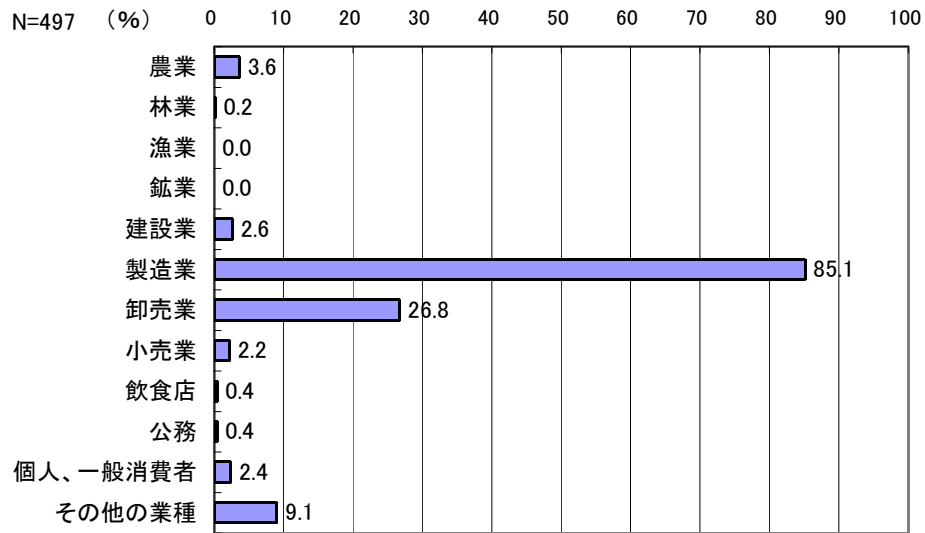
④荷主の業種

荷主の業種（複数回答可、回答のあった事業者は 497 件）をみると多種多様であるが、「食料品、飲料・飼料・たばこ製造」が最も多く、全体の 10.5 %であった。「金属製品製造業」（8.9 %）がこれに続く。

図表67 荷主の業種（複数回答）

コード	大分類	中分類	件数	構成比
100	農業		18	3.6
200	林業		1	0.2
300	漁業		0	0.0
400	鉱業		0	0.0
500	建設業		13	2.6
601	製造業	食料品、飲料・飼料・たばこ製造業	52	10.5
602		繊維工業、衣服・その他繊維品製造業	17	3.4
603		木材・木製品、家具・装備品製造業	30	6.0
604		パルプ・紙・紙加工品製造業	33	6.6
605		出版・印刷・同関連産業	31	6.2
606		化学工業(化学肥料、化学薬品、塗料等	19	3.8
607		石油・石炭製品製造業	14	2.8
608		プラスチック製品製造業	36	7.2
609		ゴム製品製造業	1	0.2
610		なめし革・同製品・毛皮製造業	2	0.4
611		窯業・土石製品製造業	10	2.0
612		鉄鋼業	16	3.2
613		非鉄金属製造業	8	1.6
614		金属製品製造業	44	8.9
615		一般機械器具製造業	19	3.8
616		電気機械器具製造業	21	4.2
617		情報通信機械器具製造業	1	0.2
618		電子部品・デバイス製造業	13	2.6
619		輸送用機械器具製造業	27	5.4
620		精密機械器具製造業	8	1.6
621		その他の製造業	21	4.2
600			423	85.1
701	卸売業	各種商品卸売業	12	2.4
702		繊維品卸売業	1	0.2
703		化学製品卸売業	8	1.6
704		鉱物・金属材料卸売業	1	0.2
705		一般機械器具卸売業	3	0.6
706		自動車卸売業	7	1.4
707		電気機械器具卸売業	1	0.2
708		その他の機械器具卸売業	2	0.4
709		建築材料卸売業	24	4.8
710		再生資源卸売業	0	0.0
711		衣服・身の回り品卸売業	0	0.0
712		農畜・水産物卸売業	17	3.4
713		食料・飲料卸売業	24	4.8
714		医薬・化粧品卸売業	6	1.2
715		家具・建具・じゅう器卸売業	3	0.6
716		その他の卸売業	24	4.8
700			133	26.8
801	小売業	百貨店	0	0.0
802		量販店、総合スーパー	3	0.6
803		食品スーパー	2	0.4
804		その他のスーパー	0	0.0
805		コンビニエンスストア	0	0.0
806		ドラッグストア	0	0.0
807		家電専門店	0	0.0
808		その他小売業	6	1.2
800			11	2.2
900	飲食店		2	0.4
1000	公務		2	0.4
1100	個人、一般消費者		12	2.4
1200	その他の業種		45	9.1
	合計		497	100.0

図表68 荷主の業種(複数回答)



⑤取引段階

真の荷主からみて当該車両による輸送はどの位置の取引にあたるかをきいたところ、「元請（真の荷主と直接取引）」が最も多く 60.0 %であった。「一次下請」（33.5 %）がこれに続き、元請と一次下請の合計は全体の 93.5 %を占める。他方、4 次下請は 0.002 %、5 次下請以降は 0 %となっている。

図表69 荷主の元請下請の取引段階(車種別)

(%)

	データ数	元請	1次下請	2次下請	3次下請	4次下請	5次下請	6次下請	不明	合計
2t車	150	61.7	32.9	4.77	0.000	0.000	0.000	0.000	0.667	100.0
3t車	156	58.9	35.8	4.31	0.878	0.008	0.000	0.000	0.128	100.0
4t車	189	59.4	31.7	7.15	0.915	0.000	0.000	0.000	0.741	100.0
9・10t車	49	60.6	35.3	3.80	0.306	0.000	0.000	0.000	0.000	100.0
11・12t車	74	60.1	32.9	5.85	1.027	0.000	0.000	0.000	0.027	100.0
合計	618	60.0	33.5	5.43	0.649	0.002	0.000	0.000	0.424	100.0

なお、車両台数のグループ別にみると、データ数が少ないことに留意する必要があるが、26～30 台規模では「2 次下請」（10.3 %）、「3 次下請」（6.8 %）の比率が相対的に高くなっている。

図表70 荷主の元請下請の取引段階(保有車両規模別)

(%)

	データ数	元請	1次下請	2次下請	3次下請	4次下請	5次下請	6次下請	不明	合計
5～10台	106	61.3	34.0	3.8	0.623	0.000	0.000	0.000	0.179	100.0
11～15台	134	56.1	33.1	9.4	0.739	0.004	0.000	0.000	0.672	100.0
16～20台	72	64.6	31.1	3.3	0.833	0.000	0.000	0.000	0.208	100.0
21～25台	43	47.7	50.3	1.3	0.628	0.000	0.000	0.000	0.000	100.0
26～30台	19	67.0	15.9	10.3	6.842	0.000	0.000	0.000	0.000	100.0
31台以上	244	61.9	32.5	5.0	0.077	0.003	0.000	0.000	0.566	100.0
合計	618	60.0	33.5	5.4	0.649	0.002	0.000	0.000	0.424	100.0

(7) 運賃収入

① 運賃収入

・ 運賃収入総額

運賃収入（月平均、消費税抜き）に高速道路料金の実費補填分、燃料サーチャージ、その他料金を合計した総収入の平均をみると、2 トン車 533,521 円、3 トン車 689,586 円、4 トン車 651,158 円、9・10 トン車 934,318 円、11・12 トン車 951,651 円であった。

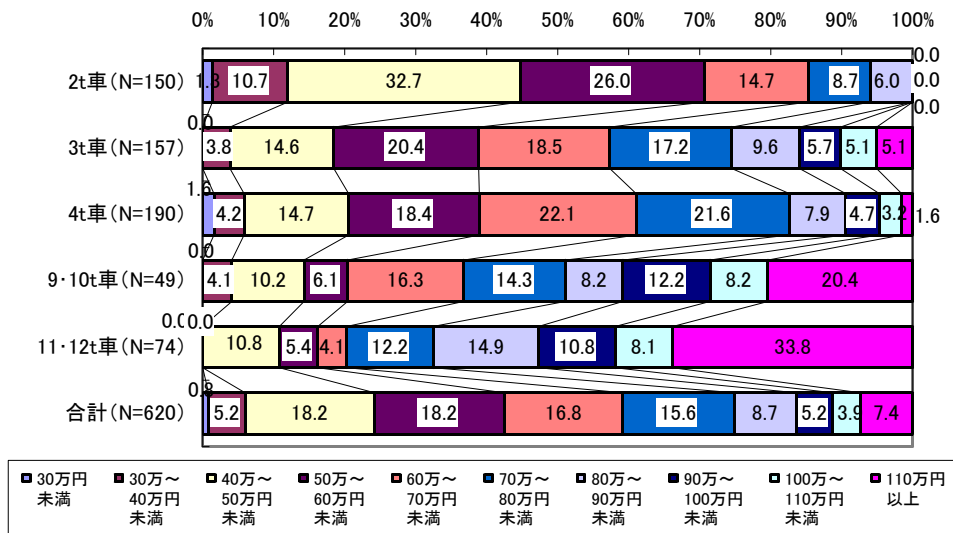
各車種とも最大値、最小値の乖離が大きく、とくに 9・10 トン車では最大値は平均の約 3.5 倍、最小値は平均の約 0.3 倍となっている。

図表71 車両の月間の運賃収入総額

	データ数	最大	最小	平均	平均を100とした指数		
					最大	最小	平均
2t車	150	891,325	271,354	533,521	167	51	100
3t車	157	1,450,000	348,500	689,586	210	51	100
4t車	190	1,484,976	248,000	651,158	228	38	100
9・10t車	49	3,281,341	300,000	934,318	351	32	100
11・12t車	74	2,200,000	405,226	951,651	231	43	100
合計	620	3,281,341	248,000	690,672	—	—	—

・ 運賃収入総額の分布

図表72 車両の月間の運賃収入総額(分布)



(上段:件数、下段:構成比)

	30万円未満	30万～40万円未満	40万～50万円未満	50万～60万円未満	60万～70万円未満	70万～80万円未満	80万～90万円未満	90万～100万円未満	100万～110万円未満	110万円以上	合計
2t車	2	16	49	39	22	13	9	0	0	0	150
	1.3	10.7	32.7	26.0	14.7	8.7	6.0	0.0	0.0	0.0	100.0
3t車	0	6	23	32	29	27	15	9	8	8	157
	0.0	3.8	14.6	20.4	18.5	17.2	9.6	5.7	5.1	5.1	100.0
4t車	3	8	28	35	42	41	15	9	6	3	190
	1.6	4.2	14.7	18.4	22.1	21.6	7.9	4.7	3.2	1.6	100.0
9・10t車	0	2	5	3	8	7	4	6	4	10	49
	0.0	4.1	10.2	6.1	16.3	14.3	8.2	12.2	8.2	20.4	100.0
11・12t車	0	0	8	4	3	9	11	8	6	25	74
	0.0	0.0	10.8	5.4	4.1	12.2	14.9	10.8	8.1	33.8	100.0
合計	5	32	113	113	104	97	54	32	24	46	620
	0.8	5.2	18.2	18.2	16.8	15.6	8.7	5.2	3.9	7.4	100.0

図表73 車両の月間の運賃収入総額(走行距離帯別平均)

(円)

	データ数	1000km未満	1000～2000km未満	2000～3000km未満	3000～4000km未満	4000～5000km未満	5000～6000km未満	6000～7000km未満	7000～8000km未満	8000～9000km未満	9000～10000km未満	10000km以上	合計
2t車	150	526,439	520,909	460,153	525,383	566,155	569,090	690,046	683,189	888,250	0	0	533,521
3t車	157	405,209	574,833	607,385	541,472	655,014	671,319	751,562	681,849	839,912	880,181	1,103,221	689,586
4t車	190	570,753	544,915	538,862	601,209	633,381	686,221	633,094	769,571	752,426	821,077	874,483	651,158
9・10t車	49	435,641	956,944	672,924	675,841	782,126	794,066	668,468	961,308	1,135,000	988,510	2,109,424	934,318
11・12t車	74	405,226	636,431	549,800	754,750	853,933	818,908	932,634	1,077,900	1,023,830	1,179,667	1,290,336	951,651
合計	620	493,263	586,302	538,385	572,990	632,481	692,956	740,934	800,375	850,287	918,433	1,339,307	690,672

図表74 車両の月間の運賃収入総額(実働率別平均)

(円)

	データ数	50～60%未満	60～70%未満	70～80%未満	80～90%未満	90～100%	合計
2t車	150	495,657	498,331	524,751	553,589	589,208	533,521
3t車	157	488,556	650,931	684,463	743,059	668,860	689,586
4t車	190	444,043	593,497	679,229	694,092	705,487	651,158
9・10t車	49	479,545	832,450	872,177	917,297	1,398,169	934,318
11・12t車	74	659,194	1,053,150	925,781	1,007,313	1,080,523	951,651
合計	620	504,120	654,700	687,210	720,714	820,822	690,672

図表75 車両の月間の運賃収入総額(取引段階別平均)

(円)

	データ数	元請	1次下請	2次下請	3次下請	不明・無回答	合計
2t車	150	550,302	507,002	459,104	0	702,078	533,521
3t車	157	686,099	697,339	679,642	0	0	689,586
4t車	190	651,896	653,820	627,531	720,000	600,000	651,158
9・10t車	49	958,296	906,105	775,000	0	0	934,318
11・12t車	74	951,063	989,578	670,279	0	0	951,651
合計	620	695,734	691,526	606,475	720,000	651,039	690,672

注:3次下請のサンプルは1件、不明・無回答のサンプルは2件

②運賃収入の内訳

・ 運賃

図表76 車両の月間の運賃収入

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	885,700	271,354	528,002	168	51	100
3t車	157	1,450,000	327,500	677,462	214	48	100
4t車	190	1,484,976	248,000	637,628	233	39	100
9・10t車	49	3,281,341	300,000	918,631	357	33	100
11・12t車	74	2,200,000	404,000	938,299	234	43	100
合計	620	3,281,341	248,000	679,288	—	—	—

・ 高速道路料金の実費補填

高速道路料金の実費補填については、621 件中 166 件が計上していた。

図表77 車両の月間の高速道路料金実費補填分

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	82,350	0	4,694	1,754	0	100
3t車	157	180,000	0	11,631	1,548	0	100
4t車	190	152,910	0	11,217	1,363	0	100
9・10t車	49	89,694	0	9,961	900	0	100
11・12t車	74	193,760	0	13,082	1,481	0	100
合計	620	193,760	0	9,867	—	—	—

・ 燃料サーチャージ

燃料サーチャージについては 621 件中 29 件が計上していた。

図表78 車両の月間の燃料サーチャージ分

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	17,248	0	425	4,063	0	100
3t車	157	35,250	0	493	7,154	0	100
4t車	190	115,000	0	2,060	5,582	0	100
9・10t車	49	220,000	0	5,726	3,842	0	100
11・12t車	74	20,000	0	270	7,400	0	100
合計	620	220,000	0	1,344	—	—	—

- ・その他の収入

その他収入については 621 件中 2 件が計上していた（具体的には積み込み作業費、荷卸し待機料）。

図表79 車両の月間のその他の収入分

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	60,000	0	400	15,000	0	100
3t車	157	0	0	0	—	—	—
4t車	190	48,000	0	253	19,000	0	100
9・10t車	49	0	0	0	—	—	—
11・12t車	74	0	0	0	—	—	—
合計	620	60,000	0	174	—	—	—

(8)車種別運送原価(1台1カ月当たり)

車種別の1カ月当たりの運送原価の平均をみると、2トント車 581,396 円、3トント車 696,104 円、4トント車 682,919 円、9・10トント車 850,976 円、11・12トント車 905,900 円であった。

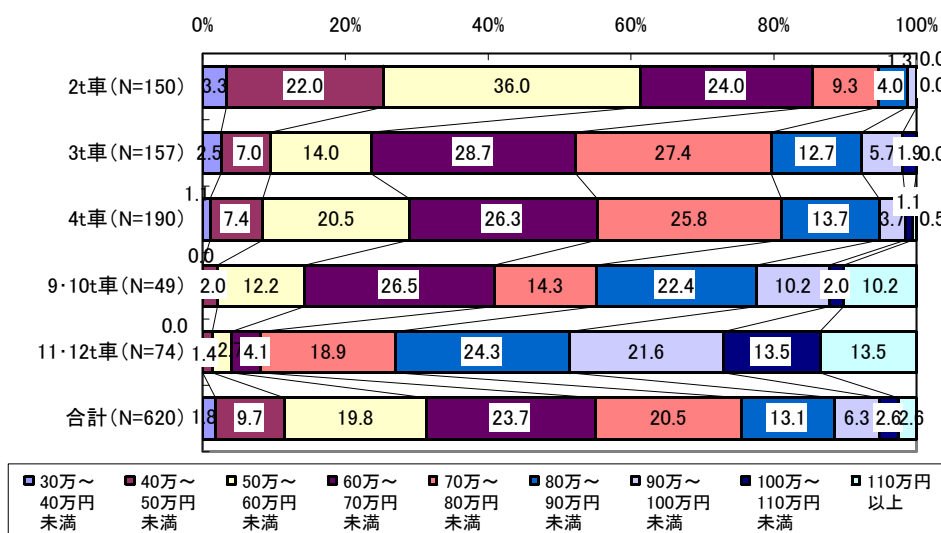
各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい(最大値は最も乖離の大きい9・10トント車で平均の約3.1倍、最小値は最も乖離の大きい4トント車で平均の約0.46倍)。

図表80 車種別運送原価

	データ数	最大	最小	平均	平均を100とした指数		
					最大	最小	平均
2t車	150	956,732	344,615	581,396	165	59	100
3t車	157	1,074,069	384,522	696,104	154	55	100
4t車	190	1,137,239	313,600	682,919	167	46	100
9・10t車	49	2,643,426	485,343	850,976	311	57	100
11・12t車	74	1,487,904	489,539	905,900	164	54	100
合計	620	2,643,426	313,600	701,592	—	—	—

図表81 車種別運送原価の分布

	30万～ 40万円未満	40万～ 50万円未満	50万～ 60万円未満	60万～ 70万円未満	70万～ 80万円未満	80万～ 90万円未満	90万～ 100万円未満	100万～ 110万円未満	110万円以上	合計
2t車	5 3.3	33 22.0	54 36.0	36 24.0	14 9.3	6 4.0	2 1.3	0 0.0	0 0.0	150 100.0
3t車	4 2.5	11 7.0	22 14.0	45 28.7	43 27.4	20 12.7	9 5.7	3 1.9	0 0.0	157 100.0
4t車	2 1.1	14 7.4	39 20.5	50 26.3	49 25.8	26 13.7	7 3.7	2 1.1	1 0.5	190 100.0
9・10t車	0 0.0	1 2.0	6 12.2	13 26.5	7 14.3	11 22.4	5 10.2	1 2.0	5 10.2	49 100.0
11・12t車	0 0.0	1 1.4	2 2.7	3 4.1	14 18.9	18 24.3	16 21.6	10 13.5	10 13.5	74 100.0
合計	11 1.8	60 9.7	123 19.8	147 23.7	127 20.5	81 13.1	39 6.3	16 2.6	16 2.6	620 100.0



車両費は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい3t車で平均の約4.1倍、最小値は最も乖離の大きい2t車で平均の約0.07倍）。

図表82 運送原価の費目別の状況(車両費)

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	100,000	2,017	28,623	349	7	100
3t車	157	200,792	5,728	49,015	410	12	100
4t車	190	107,079	4,600	43,778	245	11	100
9・10t車	49	143,096	11,914	66,452	215	18	100
11・12t車	74	154,230	17,847	88,660	174	20	100
合計	620	200,792	2,017	48,586	—	—	—

保険料は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい2t車で平均の約4.55倍、最小値は最も乖離の大きい3t車で平均の0倍）。

図表83 運送原価の費目別の状況(保険料)

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	47,115	3,788	10,360	455	37	100
3t車	157	52,616	0	17,356	303	0	100
4t車	190	37,191	5,748	15,670	237	37	100
9・10t車	49	52,729	7,068	17,169	307	41	100
11・12t車	74	58,140	6,670	19,220	302	35	100
合計	620	58,140	0	15,354	—	—	—

注: 最小0円はリース料に保険料が含まれているため

燃料油脂費は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい9・10t車で平均の約5.08倍、最小値は最も乖離の大きい3t車と11・12t車で平均の約0.08倍）。

図表84 運送原価の費目別の状況(燃料油脂費)

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	141,819	5,837	44,709	317	13	100
3t車	157	255,107	7,216	85,499	298	8	100
4t車	190	271,248	10,748	79,500	341	14	100
9・10t車	49	717,537	14,678	141,373	508	10	100
11・12t車	74	325,538	14,211	170,236	191	8	100
合計	620	717,537	5,837	88,322	—	—	—

修繕費は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい 9・10 トン車
で平均の約 3.54 倍、最小値は最も乖離の大きい 3 トン車で平均の 0 倍）。

図表85 運送原価の費目別の状況(修繕費)

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	97,235	4,906	30,420	320	16	100
3t車	157	125,478	0	38,357	327	0	100
4t車	190	83,764	3,200	36,302	231	9	100
9・10t車	49	204,678	7,857	57,836	354	14	100
11・12t車	74	172,417	7,563	69,722	247	11	100
合計	620	204,678	0	41,090	—	—	—

注:最小0円はリース料に修繕費が含まれているため

運転者人件費は各車種とも最大値、最小値の乖離はみられるものの、他の費目と比べると相
対的に差は小さい（最大値は最も乖離の大きい 9・10 トン車で平均の約 2.02 倍、最小値は最も乖
離の大きい 2 トン車で平均の約 0.2 倍）。

図表86 運送原価の費目別の状況(運転者人件費)

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	510,682	59,147	298,941	171	20	100
3t車	157	510,682	187,486	319,538	160	59	100
4t車	190	514,996	84,000	317,035	162	26	100
9・10t車	49	715,392	180,406	354,474	202	51	100
11・12t車	74	664,529	150,282	363,264	183	41	100
合計	620	715,392	59,147	321,768	—	—	—

その他の運送費は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい 9
・10 トン車で平均の約 7.17 倍、最小値は各車種とも平均の 0 ～ 0.09 倍）。

図表87 運送原価の費目別の状況(その他の運送費)

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	207,646	217	49,321	421	0	100
3t車	157	241,661	2,158	57,419	421	4	100
4t車	190	244,011	2,421	62,021	393	4	100
9・10t車	49	627,553	0	87,570	717	0	100
11・12t車	74	296,542	6,008	69,854	425	9	100
合計	620	627,553	0	60,737	—	—	—

一般管理・人件費は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい4トﾝ車で平均の約4.85倍、最小値は最も乖離の大きい2トﾝ車、4トﾝ車で平均の約0.24倍）。

図表88 運送原価の費目別の状況（一般管理・人件費）

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	185,083	16,667	70,153	264	24	100
3t車	157	284,175	23,389	72,710	391	32	100
4t車	190	362,878	17,966	74,873	485	24	100
9・10t車	49	185,083	26,439	70,244	263	38	100
11・12t車	74	163,965	23,389	69,667	235	34	100
合計	620	362,878	16,667	72,196	—	—	—

一般管理・その他の費用は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい9・10トﾝ車で平均の約4.19倍、最小値は各車種とも平均の0～0.02倍）。

図表89 運送原価の費目別の状況（一般管理・その他）

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	156,718	0	42,846	366	0	100
3t車	157	156,718	0	47,828	328	0	100
4t車	190	151,717	0	45,707	332	0	100
9・10t車	49	201,357	0	48,097	419	0	100
11・12t車	74	156,718	1,007	45,027	348	2	100
合計	620	201,357	0	45,660	—	—	—

営業外費用は各車種とも最大値、最小値の乖離が大きい（最大値は最も乖離の大きい4トﾝ車で平均の約7.7倍、最小値は各車種とも平均の0～0.05倍）。

図表90 運送原価の費目別の状況（営業外費用）

(円)					平均を100とした指数		
	データ数	最大	最小	平均	最大	最小	平均
2t車	150	29,381	0	6,023	488	0	100
3t車	157	61,872	0	8,382	738	0	100
4t車	190	61,872	0	8,033	770	0	100
9・10t車	49	29,381	417	7,762	379	5	100
11・12t車	74	46,388	0	10,250	453	0	100
合計	620	61,872	0	7,878	—	—	—