

## 営業用自動車の「人」の時間価値について

営業用自動車に係る「人」の時間価値、すなわち従業員の機会費用は、次表のとおりとなっている。

表 営業用車種に係る「人」の時間価値（単位：円/分・台）

営業用車種区分	平成11年価格	平成15年価格
乗用車（タクシー）	37.93	27.59
バス（乗合バス）	87.73	72.70
バス（貸切バス）	-	65.50
小型貨物車	70.58	69.16
普通貨物車	74.58	69.92

「経営が厳しい」といわれているトラックに比べ、タクシーや乗合バスの人件費の低下が大きくなっている理由は、次のとおりと推測される。（別紙参照）

- (1) 従業員 1 人当たり人件費について H 7 H 1 2 の変化を見ると、トラックは若干増加している一方、タクシーや乗合・貸切バスは大きく減少している。
- (2) 時間価値原単位の算出に当たっては、H 7 H 1 2 の伸び率をデフレーターとして H 1 5 まで延長しているため、(1)の結果として、トラックは若干増加するものの、タクシーやバスは大きく減少し、これらの乖離が大きく現れることとなる。

貸切バスの人件費がトラックより低いのは、一見直観に反するようだが、統計データを見る限り、従業員 1 人当たり人件費は、近年ではトラックの方が高くなっている（別紙参照）。なお、乗合バスを含めたバス全体では、トラックよりも高くなるものと推測される。

## 乗用車と小型貨物車の時間価値について

乗用車と小型貨物車の時間価値は、次のとおりとなっている。

表 乗用車と小型貨物車の時間価値（単位：円/分・台）

車種区分	平成11年価格	平成15年価格
乗用車	55.82	62.86
うち自家用乗用車	55.80	62.73
うち営業用乗用車(タクシー)	56.82	65.89
小型貨物車	89.52	56.81
うち営業用貨物車	89.52	81.95
うち自家用貨物車	-	55.68

小型貨物車の時間価値の減少は、大半が自家用小型貨物車の考慮に起因する。

【小型貨物車の走行台キロ比率】営業用：自家用 = 1：2.2（平成12年度）

自家用小型貨物車の時間価値が自家用乗用車に比較して小さい理由は、次のとおりと推測される。

(1) 車両の利用目的は似通っているものの、平均乗車人員を比較すると、小型貨物車の方が若干小さい。

【平均乗車人員】乗用車 業務目的：1.22人/台 非業務目的：1.32人/台  
小型貨物車 業務目的：1.21人/台 非業務目的：1.26人/台

(2) 小型貨物車のレンタカー料金は、乗用車に比べ安い。

【1分当たり平均レンタル価格】乗用車：16.50円/分・台 小型貨物車：13.07円/分・台

これは、乗用車には、軽自動車から3000cc超の高級車まで含まれているが、小型貨物車は、最大積載量3t未満のものに限られ、かつ、最大積載量1t未満の車両が半数を占めることによるものと推測される。

(3) 車両の機会費用の計算は、（レンタル価格）-（走行経費）で算出しているが、小型貨物車の走行経費は、データの都合上、大型を含めたトラック全体の値を利用しているため、走行経費が大きくなり、結果的に車両の機会費用が小さくなっている。

【1分当たり走行経費】乗用車：3.99円/分・台 小型貨物車：9.95円/分・台  
【車両の機会費用】 乗用車：12.51円/分・台 小型貨物車：3.12円/分・台

走行経費算出の基礎となる整備費、車両償却費のデータは、『自動車運送事業経営指標』より得ているが、普通・小型を合わせた「トラック」としてのデータしか掲載されておらず、燃料費・油脂費以外の普通・小型貨物車の走行経費は共通となっている。

なお、小型貨物車については、車両の機会費用を含む時間価値が若干過小評価される一方、走行経費が若干過大評価されることから、一般化費用で見た場合のバランスは取れているものと理解。