

利用者便益原単位の改定の概要

見直しの概要（主な変更点）

賃金、平均乗車人員等のデータを最新のものに更新

新たに、貸切バス、自家用バス、自家用貨物車を考慮し、それぞれ走行台キロ比率で加重平均して原単位を算出。

【これまで】		【今回】	
乗用車	自家用 ----- 営業用	乗用車	自家用 ----- 営業用
バス	----- 営業用（乗合）	バス	自家用 ----- 営業用（乗合） 営業用（貸切）
小型貨物車	----- 営業用	小型貨物車	自家用 ----- 営業用
普通貨物車	----- 営業用	普通貨物車	自家用 ----- 営業用

赤字が新規考慮車種

これまでは、自家用貨物車等の時間価値は、営業用に等しいと仮定。

しかし、自家用貨物車等の走行台キロは、無視し得ないくらい大きい。

このため、今回、これらを新たに考慮し、より厳密に算定。

【参考】走行台キロ比率（『陸運統計要覧』）

		走行台キロ (千台キロ)	比率
バス	営業用（乗合）	2,896,959	43.8%
	営業用（貸切）	1,628,838	24.6%
	自家用	2,093,260	31.6%
小型貨物車	営業用	2,269,089	2.8%
	自家用	79,940,123	97.2%
普通貨物車	営業用	54,226,378	65.3%
	自家用	28,797,198	34.7%

H11の考慮項目

車両の機会費用の算出根拠をリース料金 レンタカー料金に変更。同時に、自家用自動車についても、車両の機会費用を考慮。

燃料費推計式を最新のものに更新。

時間価値原単位のプラス要因

自家用乗用車の車両の機会費用を考慮

車両の機会費用をリース料金 レンタカー料金に変更

貸切バスの考慮

時間価値原単位のマイナス要因

賃金下落

バス、貨物車における自家用車の考慮

これらの見直しの結果、車種別の時間価値原単位は以下のようになる。

(円/分・台)

		H11価格	H15価格	増減率
乗 用 車	計	55.82	62.86	12.6%
	自家用	55.80	62.73	12.4%
	営業用	56.82	65.89	16.0%
バ ス	計	496.03	519.74	4.8%
	自家用	-	321.40	-
	営業用(乗合)	496.03	413.70	-16.6%
	営業用(貸切)	-	963.21	-
小型貨物車	計	89.52	56.81	-36.5%
	自家用	-	55.68	-
	営業用	89.52	81.95	- 8.5%
普通貨物車	計	101.39	87.44	-13.8%
	自家用	-	76.64	-
	営業用	101.39	93.38	- 7.9%

車種ごとの走行台キロ比率で加重平均した時間価値原単位は、H11に比較して約7%減。

(H 1 1) 76.01円/分・台 (H 1 5) 70.94円/分・台 (6.7%)

【平均月間給与総額】 H 9 H 1 3 全産業： 5.5% 運輸・通信業： 6.9%

【GDPデフレーター】 H 9 H 1 3 3.2%

【消費者物価指数】 H 9 H 1 3 1.9%

時間価値原単位のみで考えると、H11価格で $B/C < 1.61$ の事業は、H15価格で1.5を切る可能性あり。

厳密には、走行経費等も考慮する必要がある。