

トラック運送事業者の費用計算と2015年調査

The Expense Calculation of Trucking Company and a 2015 Investigation

小島信史・土井義夫

Shinji KOBATAKE・Yoshio DOI

sk@alice.asahi-u.ac.jp

ydoi@alice.asahi-u.ac.jp

要旨

トラック運送事業者の費用計算に関しては、業界独特の事情により、その開発、普及が他の業界や業種と比較して遅れている感があるが、真にトラック運送事業者に貢献する費用計算の開発、普及を図るためには、様々な観点から、これにかかわる考察を行い、議論を重ねることも有益であると考え。本稿は、このような見地に立ち、トラック運送事業者の費用計算について、その意義を述べ、現行の算出方法を概説した上で、過去に国土交通省と全日本トラック協会が行った全国規模のアンケート調査の結果と、2015年に岐阜県内のトラック運送事業者を対象として実施された実態調査のそれを対比して、2015年調査対象地域におけるトラック運送事業者の費用計算の実態と問題点を明らかにし、その解決策を模索するものである。

キーワード：トラック運送事業者の費用計算、費用計算の実施状況、費用計算の活用状況、
2015年調査対象地域トラック運送事業者の意識改革

1. はじめに

トラック運送事業については、1990年（平成2年）に施行された貨物運送事業法により、運賃制度が認可制から届出制に移行している。現行制度の下では、任意の運賃で契約を結ぶことが可能である反面、適正な運賃を荷主から収受していくことが、健全な経営を維持するための最重要課題の一つとされる。この適正な運賃を把握・設定するために行われている業界特有の計算を、一般に、トラック運送事業者の費用計算（原価計算）、運送原価計算などと称している。

トラック運送事業者の費用計算に関しては、有用な算出方法・活用方法等の開発、普及が、他の業界や業種のそれと比較して、遅れている感がある。もともと、この業界は、積載品目および量、

輸送先などの運賃料金を構成する要素が日々異なることから、運賃が確定しないまま、とりあえず運ぶという「とりあえず運賃」が少なからずみられ、「運行の細部まで契約書で取り交わすということにそぐわない業界」とさえ評されている（忍田・土井、2013、53）。また、帰り荷の確保、下請運送事業者（備車）の利用など、勘と経験が物という業界独特の業務もある。このような事情が、適正な運賃の把握・設定を困難にし、荷主との交渉の場で、ともすれば、荷主のいいなり、あるいは経験値によって運賃が決定されるという事態を招いているのではないと思われる。

本研究は、上記の現状認識のもと、トラック運送事業者の費用計算について、その意義を述べ、現行の算出方法を概説した上で、過去に国土交通省（以下、「国交省」）自動車局貨物課と公益社団

法人全日本トラック協会（以下、「全ト協」）が行った全国規模のアンケート調査の結果と、2015年（平成27年）に岐阜県内のトラック運送事業者を対象として実施された実態調査のそれを対比し、2015年調査対象地域におけるトラック運送事業者の費用計算の実態と問題点を明らかにするものである。

真にトラック運送事業者に貢献する費用計算の方法を開発し、その普及を図るためには、様々な見地から、これにかかわる考察を行い、議論を重ねることも有益であると考ええる。

2. トラック運送業界における費用計算の意義と運送原価算出表

企業会計は、その目的、会計情報利用者などの違いにより財務会計と管理会計に分類される。トラック運送業界にあっては、財務会計の領域で「運送原価報告書」、管理会計の領域で「運送原価算出表（計算書）」と呼ばれる特有の計算書が作成される。

前者の運送原価報告書は、損益計算書中に合計額で記載されている当期製品製造（運送）原価の内訳を表すものとして別途作成される報告書で、いわゆる「製造原価報告書」の一形態である。運送原価報告書は、貸借対照表・損益計算書等とともに、財務諸表分析に有用なデータを提供する。

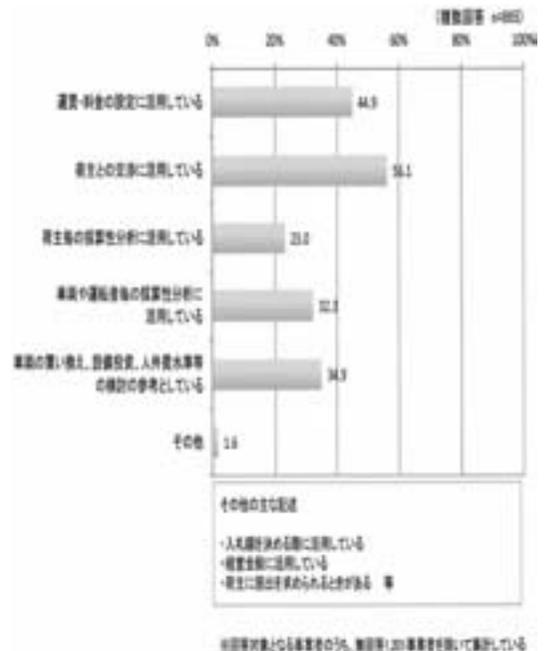
これに対して、後者の運送原価算出表は、コスト削減や運賃水準の評価といった課題について具体的な対応策を検討するために、通常、期間を1か月、単位を1台当たりとして運送原価を算出・把握するものである。運送業界においては、「費用計算」あるいは「原価計算」といえば、この運送原価算出表にかかわる計算を指すことが多く、これを基礎として、「1日当たり運送原価」、「1運行当たり運送原価」、「輸送1トン当たり運送原価」、「走行1キロメートル当たり運送原価」などが算定されている。

日野自動車（株）・コンサルティングセールスチーム（2003）は、運送原価算出表を「経営の羅

針盤」と称え、運送原価算出・把握の目的を以下の6つにまとめている⁽¹⁾。

- ① 「荷主企業との運賃・料金交渉」を対等な立場で行う。
- ② 「車両別の採算」の把握を行う。
- ③ 「運行ごとの損益」を把握する。
- ④ 「運送原価の構成」を把握する。
- ⑤ 「従業員の原価意識」を向上させる。
- ⑥ 「運送原価から問題点・改善点」を把握する。

また、後にふれる国交省自動車局貨物課と全ト協が2011年（平成23年）9月に公表した『トラック輸送の実態に関する調査 調査報告書』（以下、「2011年調査Ⅰ」）によれば、トラック運送業界の実務において、費用計算の結果は、図2-1に示すように、「荷主との交渉」、「運賃・料金の設定」、「車両の買い換え、設備投資、人件費水準等の検討」などの局面で活用されている⁽²⁾。



(出所) 国交省自動車局貨物課・全ト協、2011a、p.39

図2-1 費用計算の結果の活用方法

3. 運送原価算出表の一般的な様式

運送原価算出表の一般的な様式は、図3-1のようなものである。管理会計の領域で作成される計算書であるため、用語・様式・作成方法等にかかわる公の定めは特になく、実務にあっては種々の様式が採用されているが、その基本形は、古くから、トラックを運行する際に質的にも量的にも重要性の高い3つの費用、すなわち1) 車両費、2) 人件費、3) 燃料油脂費、修理費、タイヤ・チューブ費のいわゆる運行三費が独立表示され、その把握が容易なものである。なお、より詳細な運送原価算出表にあつては、図3-1の自動車関連諸税は、自動車税・自動車重量税等に、法定福利費は、健康保険料・厚生年金保険料・雇用保険料等に細分されることが多い。

運送原価計算出表を記載する際には、車両管理台帳、車検証、保険証書、契約ガソリンスタンド

	月額 (円)	%
I. 営業費用		
(1) 運送費	[] [] []	[] [] []
①車両費 () () ()		
1) 減価償却費	円	%
2) 自動車関連諸税	円	%
リース料	円	%
②保険料 () () ()		
3) 自動車保険	円	%
任意保険等	円	%
③燃料油脂費 () () ()		
4) 燃料費	円	%
5) 油脂費	円	%
④修繕費 () () ()		
6) 車検整備費	円	%
7) 一般修理費	円	%
8) タイヤ・チューブ費	円	%
⑤人件費 () () ()		
9) 給与	円	%
10) 賞与 (月額)	円	%
11) 法定福利費	円	%
退職金、その他	円	%
⑥その他 () () ()		
12) 車庫等の施設費	円	%
13) その他の運送費	円	%
(2) 一般管理費 [] [] []		
14) 人件費	円	%
15) その他	円	%
II. 営業外費用		
合計		100%

(出所) 全ト協, 2010, p.40

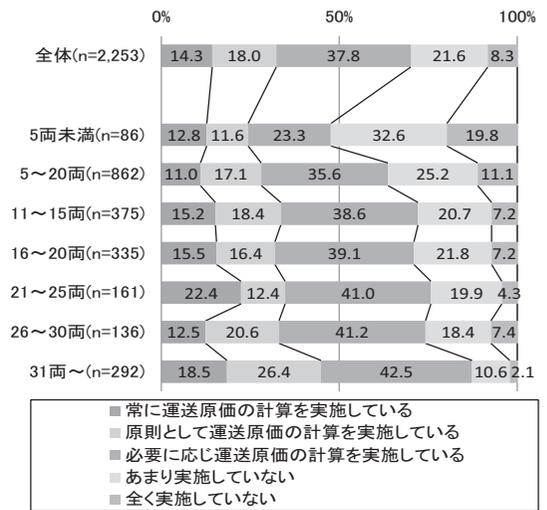
図3-1 運送原価算出表の一般的な様式

等からの請求書、運転日報、賃金台帳などが基礎資料とされるが、当該算出表は、条件や基準値などの設定しだいで、その内容が変わるものである。それゆえ、例えば、減価償却費の算定については、計算対象車両の実際の使用月数(実使用月数)・購入金利等を、また、燃料費の算定については、月間走行距離や車両平均燃料消費率(燃費)などをあらかじめ算出し、これらの数値を前提条件とする必要がある。このような事情から、運送原価計算出表の記載にあたっては、しばしば、事前に、前提条件を整理し、一覧とした「条件表(条件設定シート)」が作成される。

4. トラック運送業界における費用計算の実施状況と2015年調査

わが国のトラック運送業界における費用計算の実施状況は、2011年調査Iによれば、図4-1のようなものである⁽³⁾。

本調査は、全ト協の会員の中から、車両台数および都道府県の2つの視点について、わが国全体のトラック事業者とほぼ同様の構成比率となるように抽出された者を対象とした大規模な実態調査



※無回答を除いて集計している

(出所) 国土省自動車局貨物課・全ト協, 2011a, p.38 より作成

図4-1 トラック運送業界における費用計算の実施状況

であり⁽⁴⁾、この意味においては、全国的な傾向をとらえていると判断してよい。

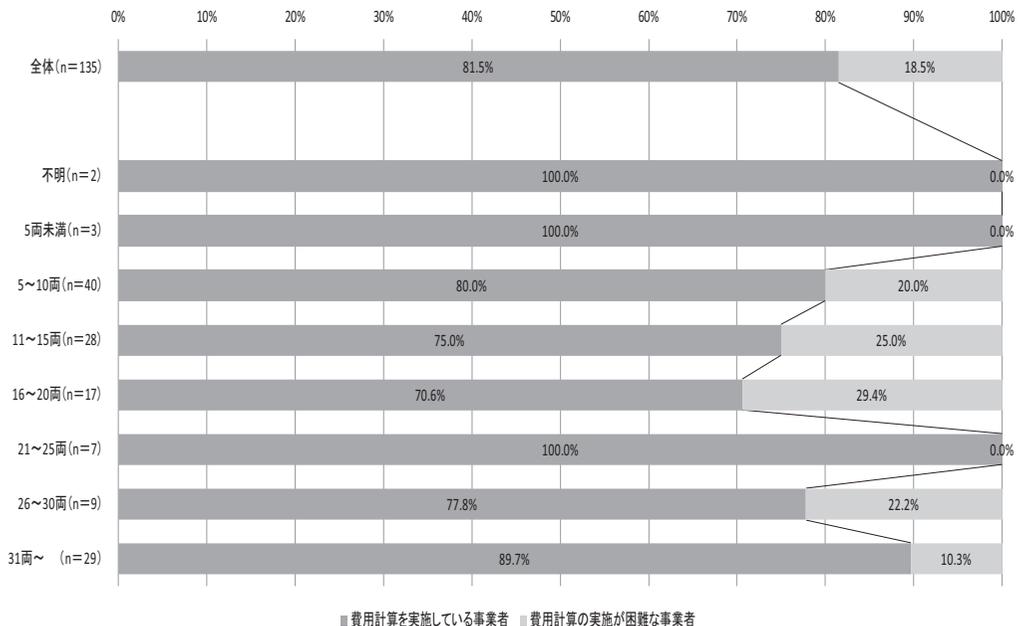
図4-1によれば、全体で、運送原価計算を「全く実施していない」と回答した事業者は8.3%のみである。質問が単に「運送原価の計算の有無」を尋ねるものであり、各々の事業者の運送原価計算の水準には、かなりのばらつきが見られると思われるが、9割以上の者が費用計算（運送原価の計算）を実施しているという結果が導かれている。

これに対して、2015年に岐阜県下の荷主・トラック運送事業者を対象として実施された調査（以下、「2015年調査」）では⁽⁵⁾、トラック運送事業者用の質問Ⅱ4.2「課題（原価計算、利潤算出）」において選択肢「時間や人員等に余裕が無く、費用計算をすることが困難」を回答し、おそらく費用（運送原価）計算を実施していないであろうと判断される事業者割合は、図4-2に示すように、18.5%である。

2011年調査Ⅰでは、保有車両30台以下の事業者が、全体の87.0%を占める。これに対して、2015年調査においては、保有車両30台以下の事業者が、

77.7%（「不明」を除いた集計値）を占めるのみである。2015年調査対象地域は、業界にあって、大規模かつ有力なトラック運送事業者の割合が高いと評されている。このような地域の特殊性が、零細・中小事業者の構成比率を押し下げているものと思われるが、今日、大半の零細・中小規模の運送事業者は厳しい経営環境に置かれており、一般論としては、企業規模が小さくなるほど、収益に直結しない経理部門に金と時間を割く余裕もなくなっていくと考えられている。それにもかかわらず、零細・中小事業者の割合がより少ない2015年調査において、おそらく費用計算を実施していないであろうと判断される事業者割合が全国の傾向を下回るという結果となっている。

さらに、図4-1と4-2を車両台数グループ別に検証すると、2011年調査Ⅰ（図4-1）では、上述の一般論を裏付けるかのように、車両台数が増加するほど「常に原価計算を実施している」、「原則として原価計算を実施している」および「必要に応じて原価計算を実施している」とする回答率が増加しているが、2015年調査（図4-2）に



※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

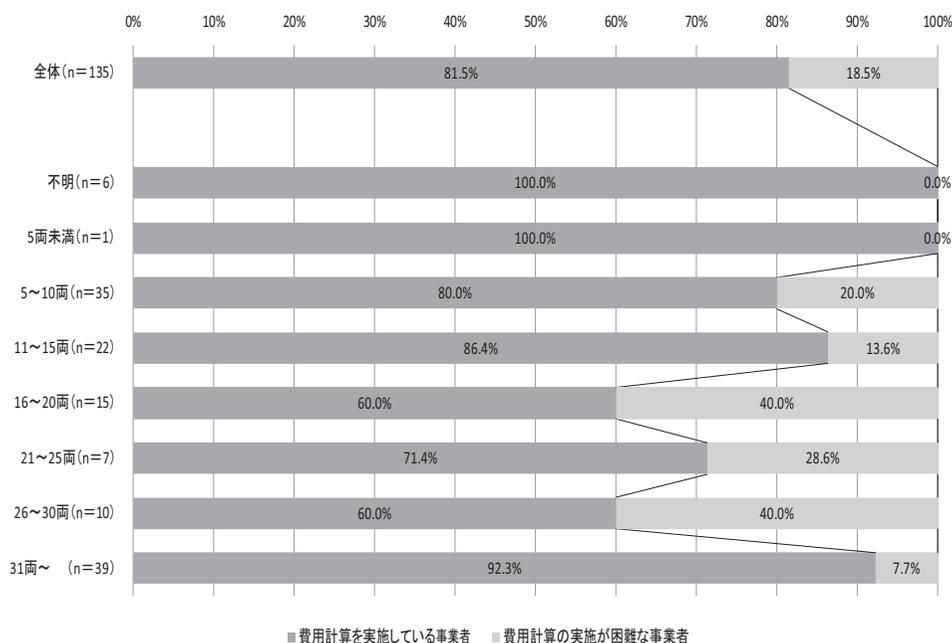
図4-2 2015年調査における費用計算の有無およびの車両台数グループ別構成比（事業所保有車両台数グループ別）

あつては、このような傾向は、示されていない。しかも、車両台数「不明」の事業者がどの区分に属するかを考慮する必要があるとはいえ、いわゆる生業型から家業型に脱皮し⁽⁶⁾、会社の体を整えつつある規模と思われる「16～20両」および「26～30両」グループで、「時間や人員等に余裕が無く、費用計算をすることが困難」を選択した者の割合がかなり高い。

ところで、2011年調査Ⅰは、各事業者の営業所の保有車両台数を5両ごとにグループ化して集計を実施したものであるが（注（4）、参照）、本調査にあって、「他に本社及び営業所を有する事業者」は全体の5.5%を占めるのみで、ほとんどが「本社営業所（1カ所のみ）の事業者」である（2011a. 4）。2015年調査においては、全社の車両台数と事業所の車両台数を問う質問が設けられており、全社の車両台数が事業所のそれを上回る者および事業所の車両台数のみを回答した者を「他に本社及び営業所を有する事業者」、全社の車両台数と事業所のそれが同数の者および全社の車両台数のみを回答した者を「本社営業所（1カ

所のみ）の事業者」と判断し、事業所保有車両台数グループ別にも全社保有車両台数グループ別にも集計が可能であったため、営業所の保有車両台数を基礎とする2011年調査Ⅰとの比較に際しては、まず事業所保有車両台数にもとづいた資料を提示した。しかし、2015年調査にあっては、「他に本社及び営業所を有する事業者」の割合が、25.4%と、かなり高く⁽⁷⁾、調査対象のほとんどが「本社営業所（1カ所のみ）の事業者」であるという2011年調査の実態をふまえたとき、同調査との比較に際しては、全社保有車両台数にもとづいた資料を提示することも有効であると思われる。このような事情をふまえて、図4-2を全社保有車両台数グループ別に再集計したものが、図4-3である。

図4-3についても、図4-2とほぼ同様の傾向がみられる。すなわち、費用計算の実施状況に関する2015年調査の結果は、調査対象地域のトラック運送事業者が費用計算に後ろ向きであることを物語っている。



※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

図4-3 2015年調査における費用計算の有無およびの車両台数グループ別構成比（全社保有車両台数グループ別）

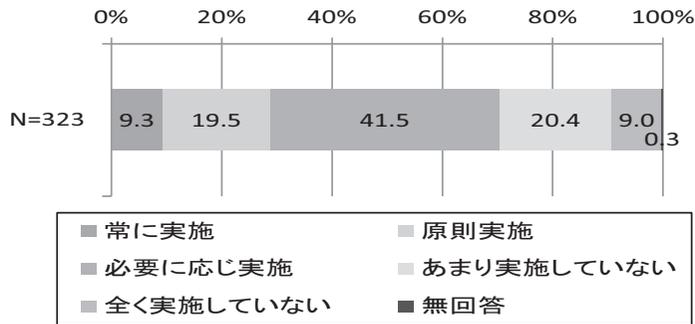
5. トラック運送業界における費用計算の活用状況と2015年調査

国土省自動車局貨物課と全ト協は、2011年調査Ⅰの結果をふまえて、2011年（平成23年）1～3月に、車両ごとの原価計算を行っている事業者を対象とした実態調査（以下、「2011年調査Ⅱ」）を実施し⁸⁾、その結果を、『トラック運送事業の運賃・原価に関する調査 調査報告書 調査Ⅱ』として公表している。

2011年調査Ⅱには、「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」を問う質問が設けられていたが、その結果は、図5-1および表5-1のとおりである。

全体の約7割の事業者が車両ごとの原価計算を実施し、3割は実施していない。

一方、2015年調査では、質問Ⅱ4.1)「現況（煩雑性、説得性を考慮して）」において、「一部の顧客（荷主企業）に対しては輸送サービスに対する原価を提示している」との選択肢が設けられていた。前節の図4-2によれば、同調査において、おそらく費用（運送原価）計算を実施しているであろうと判断される事業者数は、110社(81.5%)であるため、当該事業者を対象として、「一部の顧客（荷主企業）に対しては輸送サービスに対する原価を提示している」との選択肢を選んだ事業者の割合を示したものが、図5-2である。また、ここで、「一部の顧客（荷主企業）に対しては輸送サービスに対する原価を提示している」との選



(出所) 国土省自動車局貨物課・全ト協, 2011b, p.16 より作成

図5-1 荷主等との契約（スポット契約の場合を除く）にあたっての車両ごとの運送計算の実施状況

表5-1 荷主等との契約（スポット契約の場合を除く）にあたっての車両ごとの運送計算の実施状況（車両台数グループ別）

	(上段: 件数、下段: 構成比)						合計
	常に、 運送原 価計算	原則、 運送原 価計算	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	
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	45 100.0
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 45.9	11 11.5	2 2.1	1 1.0	95 100.0
合計	30 9.3	63 19.5	134 41.5	66 20.4	29 9.0	1 0.3	323 100.0

(出所) 国土省自動車局貨物課・全ト協, 2011b, p.16 より作成

トラック運送事業者の費用計算と2015年調査

択肢を選んだ事業者と、2011年調査Ⅱの「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」との設問（図5-1）に選択肢「常に実施」から「あまり実施していない」を選び費用計算（運送原価計算）を実施していると推定される事業者とを、車両台数グループ別に対比したものが、表5-2である。なお、2011年調査Ⅱにあつては、「事業所が本社である」事業者が集計対象とされているため（注（8）、参照）、本調査との比較に関しては、2015年調査の側も全社保有車両台数に

もとづいた集計値を提示することとする。

2011年調査Ⅱの結果は、車両ごとの費用計算を行っている事業者を対象としたものであり、2015年調査のそれは、おそらく費用計算を実施しているであろうと判断される事業者を対象としたものである。また、「荷主等との契約（スポット契約の場合を除く）」にあつて、車両ごとの費用計算は実施しているが、「一部の顧客（荷主企業）」に対して、「輸送サービスに対する原価」を「提示していない」事業者数が不明なため、両者を単純に比較することには無理がある。しかし、2011

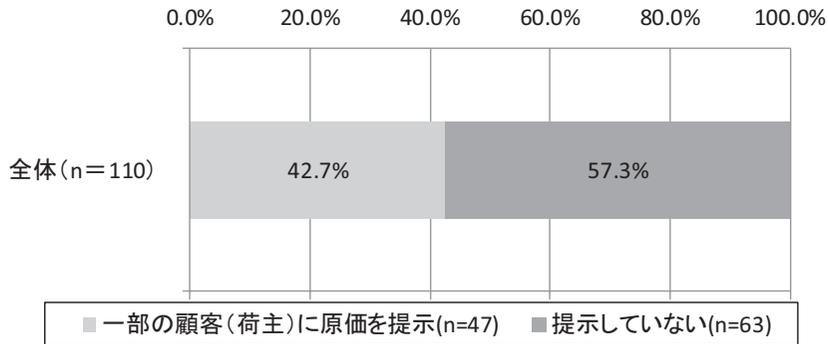


図5-2 2015年調査における一部の顧客（荷主企業）に対する輸送サービス原価の提示状況（全社保有車両台数グループ別）

表5-2 輸送サービス原価の提示状況にかかわる2015年調査と2011年調査Ⅱの車両台数グループ別対比（全社保有車両台数グループ別）

	2011年調査Ⅱ		2015年調査	
	運送原価計算を実施	全く実施していない	一部の顧客(荷主)に原価を提示	提示していない
不明	-	-	1	5
5台未満	-	-	0	1
5～10台	63	10	11	17
11～15台	69	9	11	8
16～20台	42	4	3	6
21～25台	17	2	3	2
26～30台	9	2	4	2
31台以上	93	2	14	22
	293	29	47	63
	91.0	9.0	42.7	57.3

※2011年調査Ⅱに関しては、無回答事業者を除いて集計。
 ※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入。

年調査Ⅱの結果を全国的な平均値と考えた場合、2015年調査の結果は、あまりにも低水準と判断せざるを得ない。特に、中規模さらには大企業の事業者が属する「31台以上」のグループの全国的な動向との乖離は大きい。換言すれば、2015年調査対象地域にあっては、零細・中小規模の運送事業者のみならず、大企業に分類される運送事業者についても、「営業担当者が荷主と契約する場面、自社の運送原価を知らないまま交渉することは、非常に危険なことである」という意識が(全ト協、2010. 5)、全国水準よりも浸透していないという傾向が示されているのである。

6. 2015年調査対象地域トラック運送事業者の費用計算にかかわる意識

ここでは、2015年調査対象地域のトラック運送業者が、なぜ費用計算について、全国水準と比較して後ろ向き、あるいは消極的であるのか、その根底に存する意識を探る。

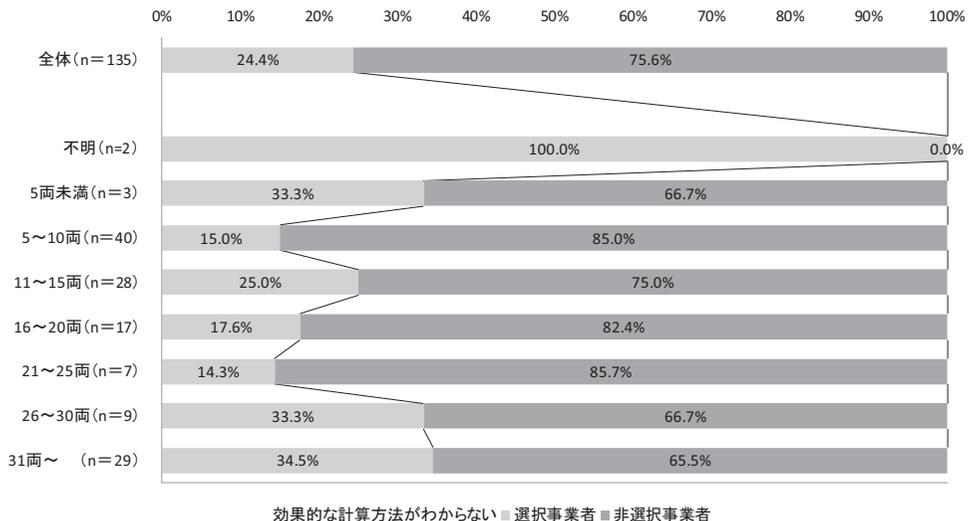
2015年調査にあっては、トラック運送事業者が費用計算を行う際の課題を問う質問に、「効果的な計算方法がわからない」との選択肢が設けられ

ていた(質問Ⅱ4.2)「課題(原価計算、利潤算出)」)。調査の結果は、図6-1-1および6-1-2に示すように、これを選択した事業者の割合は、営業所保有車両台数グループ別、全社保有車両台数グループ別ともに、その規模に関係なく、どちらかといえば低い。

これに対して、同質問において、「費用を計算し提示するも、荷主企業に検討してもらえない」を選択した事業者の割合は、図6-2-1および6-2-2示すように、その規模に関係なく、高い。

さらに、2015年調査にあっては、費用計算にかかわる課題を解決する方途を尋ねる質問(Ⅱ4.3)「方策(実施例収集、広報、講習等)」が設けられ、ここに、「輸送サービスに関する費用の効果的な計算方法を学習し修得する」との選択肢が置かれていたが、その結果も、図6-3-1および6-3-2に示すように、「輸送サービスに関する費用の効果的な計算方法を学習し習得する」ことが課題を解決する途であると考える事業者は少なく、費用計算の効果に懐疑的なものである。

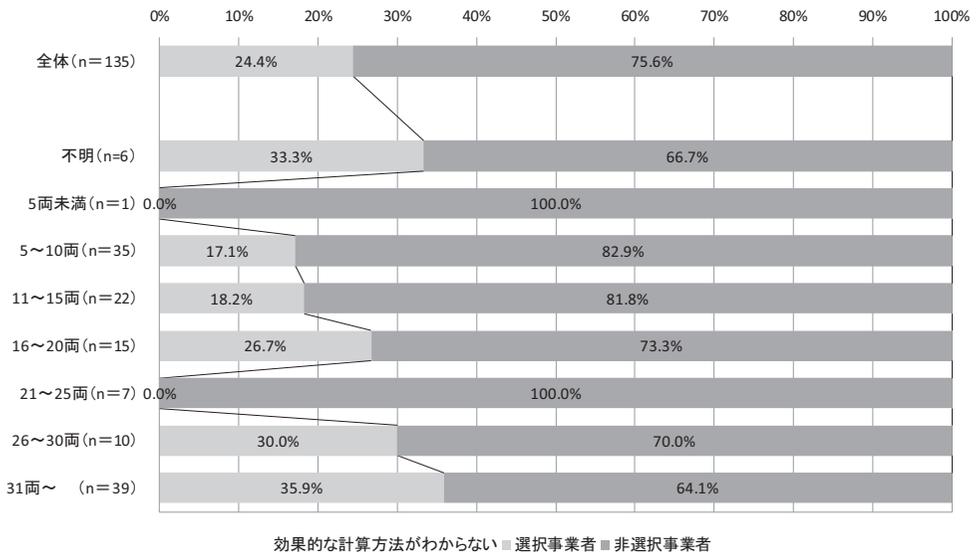
以上の結果をまとめると、2015年調査対象地域のトラック運送事業者については、「効果的な計



※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

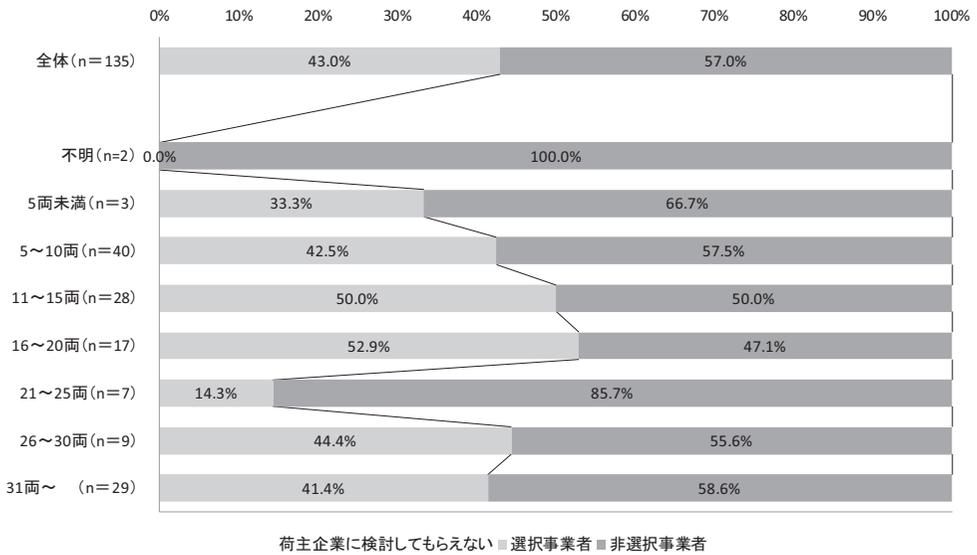
図6-1-1 2015年調査における効果的な計算方法がわからない選択事業者の割合および車両台数グループ別構成比(営業所保有車両台数グループ別)

トラック運送事業者の費用計算と2015年調査



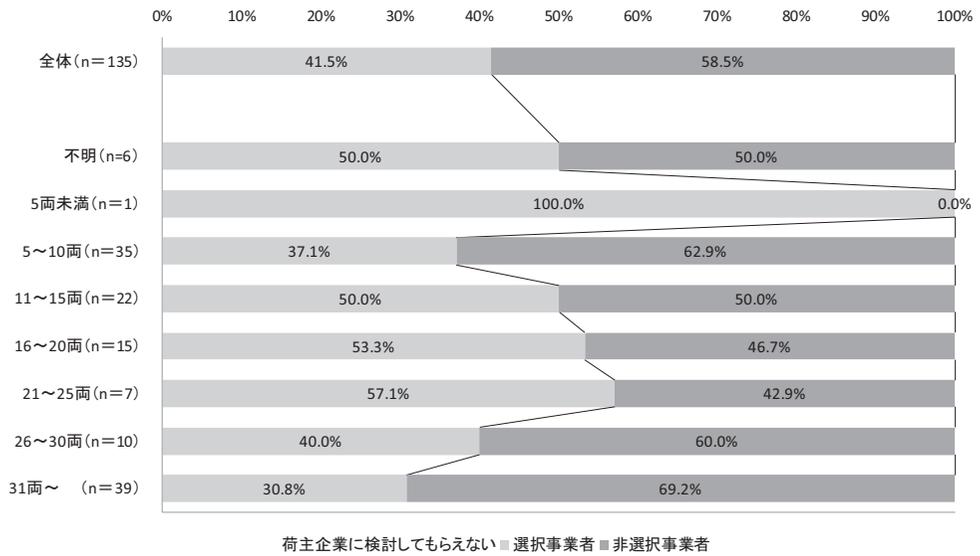
※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

図6-1-2 2015年調査における効果的な計算方法がわからない選択事業者の割合および車両台数グループ別構成比（全社保有車両台数グループ別）



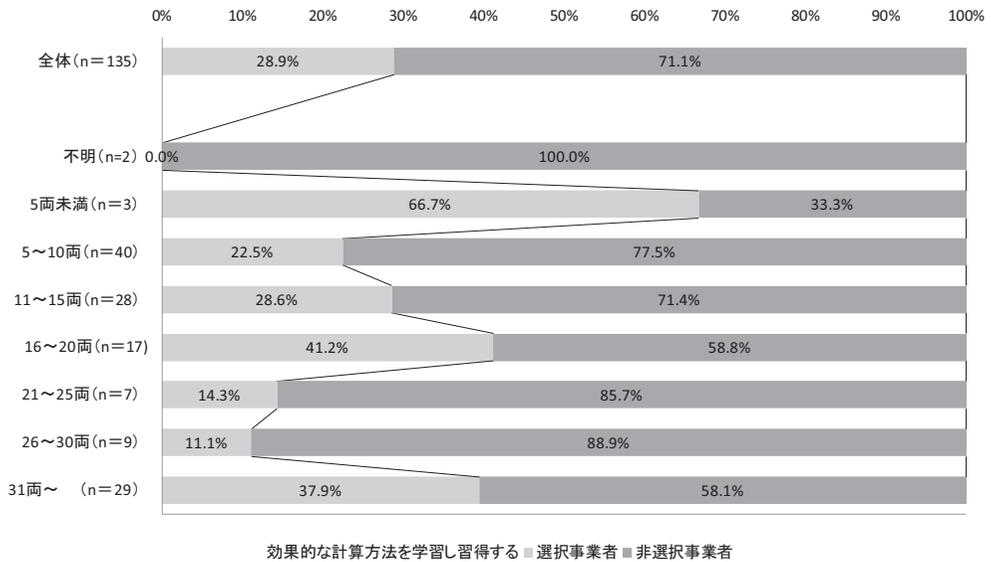
※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

図6-2-1 2015年調査における荷主企業に検討してもらえない選択事業者の割合および車両台数グループ別構成比（営業所保有車両台数グループ別）



※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

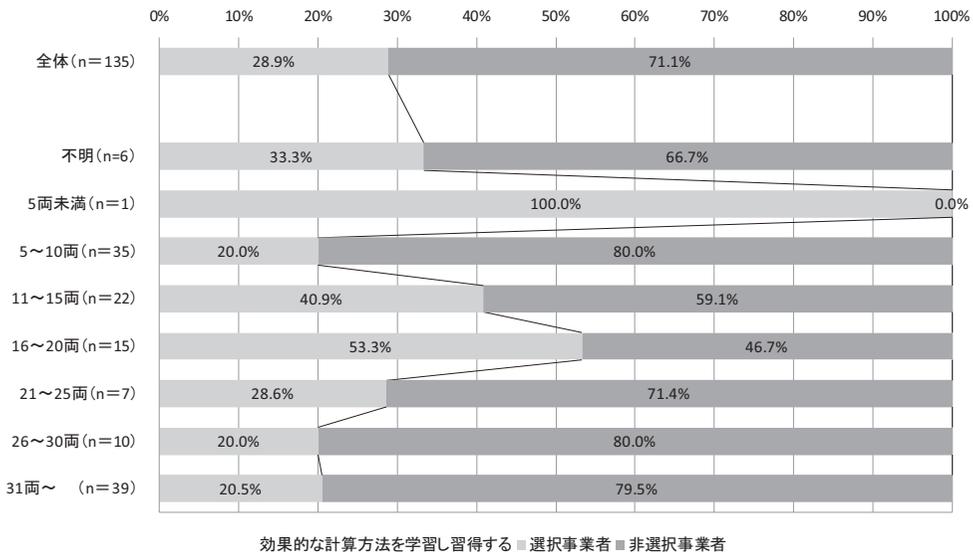
図6-2-2 2015年調査における荷主企業に検討してもらえない選択事業者の割合および車両台数グループ別構成比（全社保有車両台数グループ別）



※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

図6-3-1 2015年調査における効果的な計算方法を学習し習得する選択事業者の割合および車両台数グループ別構成比（営業所保有車両台数グループ別）

トラック運送事業者の費用計算と2015年調査



※端数処理については、小数点以下2桁を四捨五入している。

図6-3-2 2015年調査における効果的な計算方法を学習し習得する選択事業者の割合および車両台数グループ別構成比（全社保有車両台数グループ別）

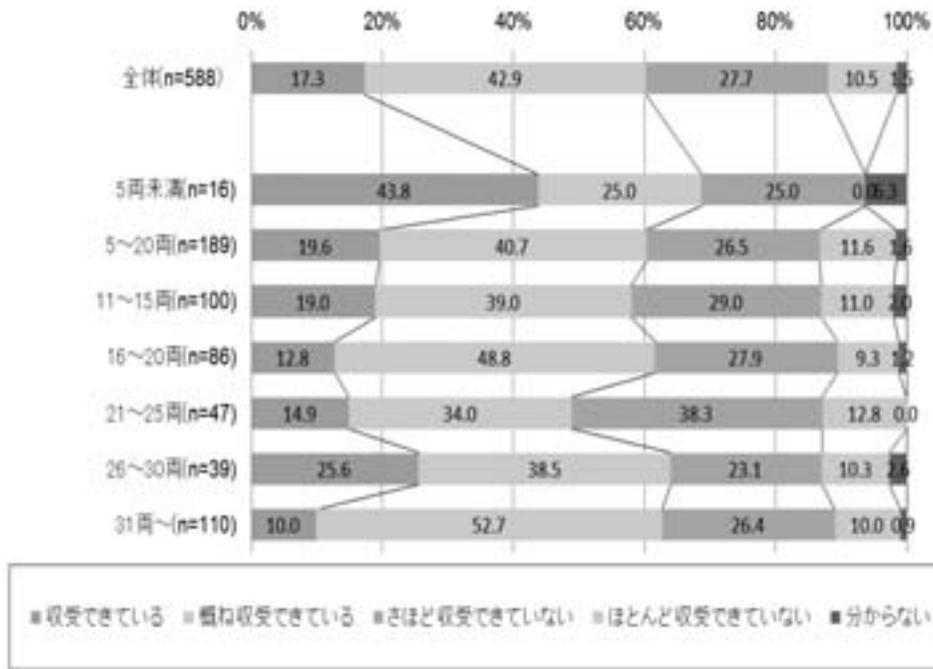
算方法がわからない」という理由から費用計算を行わないのではなく、仮に費用計算を実施し、その結果を提示しても、「荷主企業に検討してもらえない」、すなわち現況を改善するための方策として成果があまり期待できないとの理由から、費用計算を実施する、あるいは、この効果を高めるためにより適切な計算方法を学ぼうとする意識が薄弱になっていると推察される。

しかし、2011年調査Ⅰにあっては、第4節でふれた費用計算の実施状況にかかわる設問で「常に運送原価の計算を実施している」または「原則として運送原価の計算を実施している」と回答した事業者を対象として「原価計算を行うことによって原価を超える運賃を収受できているか」を問う質問が設けられていたが（国交省自動車局貨物課・全ト協、2011a、調査票V.4）、その集計結果は、図6-4に示すように、「『原価を超える運賃を収受できている』とする事業者（『収受できている』+『概ね収受できている』と回答した事業者）は全体の6割強と、原価計算を行った場合の運賃の収受状況は、相対的に良い」とのものであった。また、「車両台数別による顕著な相関」を示すものでもなかった（全ト協、2012.5）。費用計算を

実施し、これを活用することについては、全国規模でみた場合、すでにかかなりの数の事業者が一定の利益を享受し、その効果を認めているのである。さらに、当該利益は、とすれば取引先から不利な条件を押しつけられがちな生業型・家業型の零細規模事業者や中小規模事業者も享受することが期待できるものでもある。

したがって、上記の2015年調査対象地域トラック運送業者が、なぜ費用計算について、全国水準と比較して後ろ向き、あるいは消極的であるのかに関する推論が正しいとした場合には、2015年調査対象地域トラック運送業者に費用計算の意義や、その活用の効果を理解してもらうことが最優先の課題となってくる。ただし、これについては、心理的な問題でもあり、有効かつ即効性のある対策を講じることが難しい。

今日、全ト協、さらには各地の都道府県トラック協会は、会員であるトラック運送事業者、特に零細規模事業者および中小規模事業者に対して、費用計算にかかわる講習の場を積極的に提供しており、2015年調査対象地域にあっても、このような場は提供されている。2015年調査対象地域については、このような場で、費用計算の技法を学ぶ



(出所) 国交省自動車局貨物課・全ト協, 2011a, p.40より作成

図6-4 費用計算結果活用の効果

前段階として、費用計算の意義・効果等を説くという啓蒙的な色彩の強い内容の講義に多くの時間を割き、これを習得したいとの意識を高める、すなわち費用計算にかかわるトラック運送事業者の意識改革を企図することも、地味ではあるが、具体的な対策の1つであるように思われる。

7. おわりに

本稿では、国交省自動車局貨物課と全ト協が行った全国規模の調査と2015年調査の結果を比較して、2015年調査対象地域のトラック運送業者が、費用計算について、全国水準よりも後ろ向き、あるいは消極的であることを示した。そして、その根底には、2015年調査対象地域トラック運送業者に費用計算の意義・効果等が十分に理解されていないという心理的な問題が存しているとの推論を行った。

しかし、限られた資料を前提とした推論であるため、今後は、様々な角度から深掘りを行い、これを検証する必要がある。また、当然、これと歩

を合わせて、その対策も議論されなければならない。

まず、とりあえず運賃、さらには帰り荷の確保、下請運送事業者の利用といったトラック運送業界独特の風土・業務の影響を考慮する必要がある。真にトラック運送業者に貢献する費用計算の方法を開発する際には、これらをいかに計数化して計算体系に組み込むかという難題に直面することになると思われるので、この点もふまえて、2011年調査Ⅰ・調査Ⅱ等と2015年調査における関連する設問を慎重に対比、分析したい。

また、先述したように、2015年調査対象地域は、大規模かつ有力なトラック運送事業者の割合が全国的にみても高い。このような地域の特殊性が、地場のトラック運送事業者の費用計算に関する行動や意識に何らかの影響を及ぼしている可能性があり、ここにも目を向けたい。

さらに、中小企業については、一般に、いわゆる経理外注の割合が高いが、経理業務そのものを会計事務所等に委託しているトラック運送事業者については、費用計算の前提となる基礎資料を自

力で整えることが難しい。したがって、2015年調査対象地域トラック運送事業者の経理外注の実情も解明する必要がある。

これらについては、今後の課題としたい。

[謝辞]

本稿は、朝日大学大学院経営学研究科グローバルロジスティクス研究会による2016年事業「荷主と物流事業者双方が受け止めている物流サービスの現状と課題」(継続)の研究成果の一部である。

研究会においては、国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局、一般社団法人岐阜県トラック協会、セイノーホールディングス株式会社および西濃運輸株式会社など関係各位から有益なコメントを頂いている。ここに記して感謝の意を表したい。

[注]

- (1) 一部、加筆修正。
- (2) 図2-1は、2011年調査Iにおける後述、注(3)の質問に対して、「全く実施していない」と回答した以外の事業者を対象としたものである(国交省自動車局貨物課・全ト協、2011a、調査票V.4.)。
- (3) 「貴営業所においては原価計算を行っていますか。」との質問に対する回答の状況である(同上、調査票V.4.)。
- (4) 2011年調査Iの概要は、以下のとおりである(同上、2)。

1. 目的

今後のトラック産業のあり方の検討に向けた基礎資料として、トラック運送事業者の実態および運賃・原価に関するデータを収集する。

2. 調査対象

トラック運送事業者8,001事業者。調査票を配布した地域および事業者の車両台数の構成は表注-1のとおり。

表注-1 調査票配布事業者数の一覧

	計	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
計	8,001	482	590	384	2,522	944	1,291	577	303	782	126	
調査対象数	5両未満	570	34	42	27	180	67	92	42	22	56	9
	5~10両	3,708	224	270	177	1,170	437	598	270	140	364	57
	11~15両	925	55	70	45	290	110	150	65	35	90	15
	16~20両	925	55	70	45	290	110	150	65	35	90	15
	21~25両	392	24	29	19	124	46	63	28	15	38	6
	26~30両	392	24	29	19	124	46	63	28	15	38	6
31両以上	1,089	66	80	52	344	128	175	79	41	106	18	

3. 回収数

2,412事業者(回収率30.1%)

4. 調査期間

平成22年11月~12月

5. 調査方法

郵送法にて配布・回収を実施

6. 集計方法

各事業者の営業所の保有車両台数にもとづき、5両ご

とにグループ化して集計

- (5) 2015年調査の概要は、以下のとおりである。また、運送事業者の費用計算に関しては、参考資料に示すような質問が行われた。

1. 調査対象

岐阜県下の荷主・トラック運送事業者

2. 発送数と回収数・回収率

荷主・トラック運送事業者別の発送数および回収率・回収率は、表注-2のとおり。

表注-2 2015年調査の発送数と回収数・回収率

発送数	荷主			トラック運送事業者		
	件数	回収数	回収率	件数	回収数	回収率
2267	1436	174	12.1%	831	135	16.2%

3. 調査期間

2015年2月~3月

4. 調査方法

郵送法にて調査票を配布・回収

- (6) (全ト協、2010)は、中小トラック運送事業者を、以下の3つの類型に分類し、「数百両の車両を有する」トラック運送事業者を「大企業の物流事業者」と称している(1)。

図注-1 中小トラック運送事業者の規模・経営の特徴からみた分類

事業者の類型	規模の特徴	経営の特徴
1. 生業型	● 零細~小規模事業者 ● 10両未満の事業者が該当	● いわゆる「なりわい」であり、家族が食べていけるだけの生計費に当たる収入を重視する。「パパ・ママストア」的な事業者。 ● 地域・荷主密着で「かゆい所に手が届く」サービスを得意とする。 ● 運送事業の継続活動を必ずしも前提としない。
2. 家業型	● 小~中規模事業者 ● 10~50両程度の事業者が該当	● 事業主の家族に伝わってきた商売としての運送事業。世襲的に継承していく技術やノウハウもある。 ● 商売の継承が前提であるため、収益黒字の継続体制、親族内後継者育成を重視する。
3. 企業型	● 中規模業者 ● 51~100両程度の事業者が該当	● 企業に組織が作られ、仕組みを導入することで、従業員も経営者と同様に能力を発揮することができる。 ● 経営の継続と成長を前提とし、再生産・再投資、高度化・拡大を目指す。組織・計画・戦略を重視する。

(出所) 全ト協、2010、p.1

- (7) 計算に際しては、無回答の者を除いている。

- (8) 2011年調査IIの概要は、以下のようなものである(国交省自動車局貨物課・全ト協、2011b、2)。

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
- 3) 当該事業所が本社であること
- 4) 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

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)、保有車両が5台未満のもの(1件)、および車両の実働率が50%未満のもの(6件)を除いている。

6. 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

3) 方策(実施例収集、広報、講習等)(複数選択可)

- ① 輸送サービスに関する費用の効果的な計算方法を学習し習得する
- ② 契約更改時等に荷主に対し繰り返し具体例を提示するとともに、これらを着実に重ねる
- ③ 改善困難な一部の顧客(着荷主)については、検討体制を整備し、少しでも実効を求める
- ④ 身近な具体的好事例を関連協会や行政等が示す
- ⑤ 行政、関連協会等による講習会を開催し、実効性のある方法を示す
- ⑥ その他()

[引用・参考文献]

- ・白井靖彦・土井義夫, 2013, 「地域物流の動向—トラック輸送を中心に—」忍田和良・土井義男『朝日大学産業情報研究所叢書11 地域物流市場の動向と展望』成文堂,
- ・公益社団法人全日本トラック協会, 2010, 『中小トラック運送事業者のための経営改善対策ガイドブック』,
- ・同上, 2012, 『第6回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 説明資料 資料2-2—トラック運送業における原価計算について—』,
<http://mlit.go.jp/common/000220124.pdf>
- ・国土交通省自動車局貨物課・公益社団法人全日本トラック協会, 2011a, 『トラック輸送の実態に関する調査 調査報告書 調査I』,
- ・同上, 2011b, 『トラック運送事業の運賃・原価に関する調査 調査報告書 調査II』,
- ・日野自動車(株)・コンサルティングセールsteam, 2003, 「経営の羅針盤 運送原価シリーズ3」『ひので〜す』2004年12号,

[資料]

2015年調査の調査票(トラック運送事業者用) [抜粋]

II 輸送サービスに関する費用や商慣行についてのお尋ねです(設問 4~6)。

4. 「輸送サービスに関する費用計算についてお答えください。」

1) 現況(煩雑性、説得性を考慮して)(複数選択可)

- ① 一部の顧客(荷主企業)に対しては輸送サービスに対する費用を提示している
(顧客業種)
- ② 費用については荷主企業が関心を示していない
- ③ 自社では、運送に要する費用を調査、検討するだけの十分な余裕(時間、組織等)がない
- ④ その他()

2) 課題(原価計算、利潤算出)(複数選択可)

- ① 自社の業務量(サービス)の把握ができていない
- ② 時間や人員等に余裕が無く、サービス把握、費用を計算することが困難
- ③ 効果的な計算方法がわからない
- ④ 費用を計算し提示するも、荷主企業に検討してもらえない
- ⑤ 費用計算の主要な要素である減価償却費に疑念があり、車両等の法定耐用年数を真にその性能を反映するものへと改める必要がある
- ⑥ その他()