

トラック運送業における燃料サーチャージ
緊急ガイドライン

平成20年3月14日

国 土 交 通 省

目 次

はじめに(燃料サーチャージ制の導入の趣旨と必要性について)	1
-------------------------------------	---

第 I 章. 燃料サーチャージの具体的な算出方法

(1) 基準となる燃料価格の設定	4
(2) 燃料サーチャージの改定条件の設定	4
(3) 車両燃費の把握	4
(4) 燃料サーチャージ額の算出	4

第 II 章. 燃料サーチャージ導入の具体例

(1) 燃料サーチャージ導入の具体例	5
① 距離制運賃の設定例	7
② 時間制運賃の設定例	8
(2) 燃料サーチャージの設定・算出フロー	10

第 III 章. 燃料サーチャージを導入した場合の手続き

運賃料金設定(変更)届出書の提出	14
------------------------	----

はじめに（燃料サーチャージ制の導入の趣旨と必要性について）

(1) 燃料サーチャージとは

燃料サーチャージは、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。

現状の燃料価格が基準とする燃料価格より一定額以上、上昇した場合に、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定または増額改定して適用するものです。

一方、燃料サーチャージの設定時点より下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、燃料価格が基準とする燃料価格よりも低下した場合はこれを廃止します。

(2) 燃料サーチャージ制を緊急に導入する必要性

① 軽油価格高騰に対し運賃転嫁が困難

昨今の原油高騰により、平成15年まで1リットル64円程度で安定していた軽油価格は、平成15年に比べ約7割上昇(44円/リットル上昇)しており、トラック産業においては、軽油価格が1リットル1円上昇するごとに約160億円の負担が発生し、これまでに産業全体のコスト増は7,100億円に達すると推計されます。

しかし、トラック運送業者は荷主等に対し運賃交渉力が極めて弱いため、ほとんど運賃転嫁が進まず、運送事業者自らが負担せざるを得ない状況です。

② 運賃の收受等取引の適正化が不可欠

また、トラック運送業については、平成16年4月から独占禁止法物流特殊指定及び下請法が適用されていますが、これまで運賃の「買いたたき」等の不適正取引の実態が明らかになっており、その是正を図ることが急務となっています。

③ 中小企業の底上げが急務

さらに、我が国の経済成長を持続可能なものとするためには、トラック運送業のような中小企業の成長力底上げが必要であり、このため軽油価格高騰分を含む適正な運賃收受が不可欠です。

③ 緊急かつ試行的な措置

以上のような状況に対処するためには、他の分野において広く導入されている燃料サーチャージ制をトラック運送業においても早急に導入する必要があり、緊急かつ試行的に、政府としてガイドラインを作成し、荷主及びトラック運送業者にその導入をはたらきかけていくこととしています。

(3) 緊急ガイドラインの貨物自動車運送事業法上の位置付け・取扱い

貨物自動車運送事業法第26条において、国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、トラック事

業者に対し、運賃・料金を変更することを命令することができるとされています。

さらに、事業改善命令の発動基準では、「他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合」が規定されています。

その例として、

- ① 特定の市場を対象に、他の事業者の排除のみ目的として、一定期間にわたり継続的に著しく原価を下回るような極端な運賃・料金を提供して、その収奪を狙うようなもの。
- ② 同様のサービスを提供する他の事業者との関係において、著しく安く、継続的に過積載や過労運転など安全性を阻害した不当な条件での競争を前提としているもの。

が示されています。

今回、燃料サーチャージガイドラインを行政通達として発出し、これを遵守して、導入している事業者については、燃油費に関しては上記発動基準に該当しないものと推察されるので、この点を地方運輸局に周知し、これに沿った取扱いをします。

一方、燃料サーチャージ制を導入しない事業者については、燃油費に関しては、上記発動基準に該当するおそれが依然として残ります。

このため、必要に応じてまず事情聴取・調査を行った上で、上記①又は②に該当するおそれがあり、かつ、燃料サーチャージ制を導入しない事業者に対しては発動基準に該当するおそれがあるものとして、立入検査を行い、その結果、導入しないことについて合理的理由がなく、かつ、発動基準に該当すると判断された場合には、当該事業者に対し、燃料サーチャージ制の導入等適正な運賃への変更を指導するとともに、これに従わない場合は、同法第26条に基づく事業改善命令として燃料サーチャージ制の導入等適正な運賃への変更を命令することがあります。

(4) 緊急ガイドラインの荷主に対する効力

貨物自動車運送事業法第33条の規定により処分を行う場合において、当該命令又は処分に係る違反行為が荷主の指示に基づきおこなわれたことが明らかである時や、違反行為が主として荷主の行為に起因すると認められ、かつ、貨物事業者に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、違反行為の再発の防止を図るために適当な措置を執るべきことを勧告することができるとされています。

燃料サーチャージ制を導入せず、かつ、貨物自動車運送事業法第26条の運賃・料金の変更命令の発動基準に該当した場合は、同条に基づき、燃料サーチャージ制の導入等を命令しますが、それにもかかわらず、同命令を遵守しない場合は、同法第33条の規定により処分を受けることとなります。

さらにそれが荷主の指示により行われている場合は、同法第64条の規定により国

土交通大臣から当該荷主に対し再発防止のための勧告を行う「荷主勧告制度」が適用されます。

(5) 荷主等との燃料サーチャージ導入の協議等

以上のことから、燃料サーチャージを導入できていないトラック事業者においては、以下の具体的な算出方法を参考に、すみやかに燃料サーチャージ制に基づく運賃を算出し、荷主等に対し、燃料サーチャージ制の導入を協議するなどの対応を図る必要があります。また、燃料サーチャージを導入後は、貨物自動車運送事業報告規則に基づき、必要に応じ変更後の運賃を届出する義務があります。

(6) 荷主・元請・下請の関係者による協働のための枠組み

トラック運送業において適正な取引を推進していくためには、お互いに理解と信頼関係をもって進めていく必要があります。このため、中央・地方において、国土交通省、荷主・元請事業者・下請事業者によるパートナーシップ会議を設け、適正な取引を推進する基盤となる体制を構築することとしていますので、燃料サーチャージ制の円滑な導入を図るため、当該会議を情報収集等に積極的に活用するようお願いします。

(7) その他

個々のトラック事業者が、燃料サーチャージの導入又はその内容について個別に決定すること自体は、独占禁止法上の問題は生じないとされています。しかしながら、これらについて、事業者間で、又は事業者団体において、合意・決定すれば、独占禁止法上問題となるとされていますので、このような行為が行われないうちに十分に留意する必要があります。

第 I 章. 燃料サーチャージの具体的な算出方法

(1) 基準となる燃料価格の設定

燃料サーチャージは燃料価格の変動幅(上昇額・下落幅)をもとに算出することから、変動幅を捉えるための基準となる価格(〇〇円/L)を設定します。

基準となる燃料価格には、次のような方法があります。

① 運賃届出時点の燃料価格を基準とする方法

(運賃届出をした以降、運賃が上昇及び低下しているケースが多く、現行の運賃との間に格差が生じているため、届出時点の燃料価格を基準とする考え方)

② 荷主企業と運賃契約を交わした時点の燃料価格を基準とする方法

(契約時に荷主・事業者が運送原価について、双方に理解があることを前提として、契約後の燃料価格の変動(上昇)については、想定外のコストと捉える考え方)

(2) 燃料サーチャージの改定条件の設定

燃料価格は短期間に、極端に日々変動するため、燃料価格の変動に応じてその都度改定するのではなく、ある一定の価格帯を設定し、その価格帯における算出上の燃料価格上昇額を適宜決めておきます。

価格帯の幅は、軽油価格の変化がどの程度運送費を押し上げるか等を判断して、決定します。

(3) 車両燃費の把握

燃料サーチャージ額を決めるために、自社の車両の燃費を把握します。

燃費は、荷主別、車種別に把握しておくことが望ましい。

同じ車種、運行でも、貨物量やエコドライブのレベルによっても変化するため、自社のデータを正確に把握しておくことが重要です。

また、基本的にトラック事業者の自助努力が求められることから、エコドライブを前提にした燃費をベースにすることが望ましい。

(4) 燃料サーチャージ額の算出

○距離制の燃料サーチャージ額は次の式で算出されます。

燃料サーチャージ額(円) =
走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)

○時間制の燃料サーチャージ額は次の式で算出されます。

燃料サーチャージ額(円) =
平均走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)

荷主等と継続的に契約している場合、平均走行距離を1日、1ヶ月、半期当たり等の期間実績で算出します。

第Ⅱ章. 燃料サーチャージ導入の具体例

(1) 燃料サーチャージ導入の具体例

(貸切運賃の基本条件の設定)

A社では、

- ① 基準となる燃料価格を〇〇円と設定
- ② 燃料サーチャージを改定する軽油価格帯のきざみ幅を設定(〇〇～〇〇円)
- ③ 燃料サーチャージの算出上の価格を設定
- ④ その価格帯における上昇額を算出
- ⑤ 併せて改定条件及び廃止条件を設定

- ・改定条件: 軽油ローリー一価格(月平均調達価格)〇〇円/Lが基準時点より〇〇円/Lの幅で変動した時点で、翌月から改定します。
- ・廃止条件: 軽油ローリー一価格(月平均調達価格)が〇〇円/Lを下回った時点で、翌月から廃止します。

改定する価格帯 (A)	基準価格 (B)	燃料サーチャージ 算出上の価格(C)	算出上の燃料価格 上昇額(D)=C-B
(B) 未満	〇〇円	サーチャージを廃止	
(B)～〇〇円未満		(A欄に示す幅の平均値円)	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円
〇〇～〇〇円未満		〇〇円	〇〇円

※上記C欄には、A欄に示す幅の平均値を例示しましたが、幅の範囲内での設定が可能です。

参考:<国土交通省資料 軽油価格(消費税課税前)の推移>

年度別軽油価格平均(全国) (単位:円/L)

年度	スタンド	ローリー	カード
1990年度 (H2年度)		60.07	
1991年度 (H3年度)		56.52	
1992年度 (H4年度)		54.67	
1993年度 (H5年度)		55.89	
1994年度 (H6年度)		58.94	
1995年度 (H7年度)		57.47	
1996年度 (H8年度)	67.78	61.64	67.35
1997年度 (H9年度)	68.75	60.94	68.13
1998年度 (H10年度)	63.66	56.37	63.09
1999年度 (H11年度)	63.78	57.04	63.25
2000年度 (H12年度)	68.76	62.62	68.70
2001年度 (H13年度)	69.12	62.21	68.79
2002年度 (H14年度)	69.40	62.56	68.83
2003年度 (H15年度)	70.51	63.70	69.95
2004年度 (H16年度)	76.42	70.23	74.83
2005年度 (H17年度)	88.70	83.57	87.08
2006年度 (H18年度)	97.95	91.92	96.33

※ スタンド:ガソリンスタンドの販売価格

ローリー:タンクローリー車で、顧客の会社等のタンクに直接納入する際の価格

カード :ガソリンスタンドのカード払い販売価格(元売石油会社等が発行する特別購入カードを使用する契約購入価格)

<①距離制運賃の設定例>

距離制の燃料サーチャージ額は次の式で算出されます。

* 燃料サーチャージ額 ○○円＝

$$\text{走行距離(Km)} \div \text{燃費(Km/L)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/L)}$$

(設定例)

A社では、中距離に使用している4トン車の燃費は○○(Km/L)、10トン車の燃費は○○(Km/L)でした。

走行距離○○(kmまで)を燃費○○(Km/L)で割って、燃料消費量を算出し、これに算出上の燃料価格上昇額○○(円/L)を乗じて燃料サーチャージ額を算出し、現に適用している運賃に加算することとしました。

(4トン車及び10トン車)

燃料サーチャージ額○○円＝

走行距離○○(kmまで)÷燃費○○(Km/L)×算出上の上昇額○○(円/L)

<A社の距離制運賃(4トン、10トン)の燃料サーチャージ設定例>

単位:円

キロ程	車種	4トン車	10トン車
	燃費	○○km/L	○○km/L
○○kmまで		○○円	○○円
○○km		○○円	○○円
○○○km		○○円	○○円
○○○kmを超え○○○km まで○○kmまでを 増すごとに		○○円	○○円

※四捨五入、又は端数を切り上げ or 端数を切り下げ

<②時間制運賃の設定例>

時間制の燃料サーチャージ額は次式で算出されます。

* 燃料サーチャージ額 ○○円＝

平均走行距離(Km)÷燃費(Km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)

→ 荷主等と継続的に契約している場合、
平均走行距離を1日、1ヶ月、半期当たり等の期間実績で算出します。

(設定例1)

B社では、ルート配送のために貸切契約をしている2トン車と4トン車に燃料サーチャージを設定しました。

2トン車6台、4トン車2台を常時使用していますが、その1台あたりの燃費は2トン車○○(Km/L)、4トン車○○(Km/L)でした。

1日当たりの平均走行距離を調べてみると、2トン車が○○(Km)、4トン車が○○(Km)でした。

平均走行距離(Km)を燃費(Km/L)で割って、1日あたりの燃料消費量を算出し、これに算出上の燃料価格上昇額(円/L)を乗じて燃料サーチャージ額を算出し、現に適用している運賃に加算することとしました。

(2トン車及び4トン車)

1日貸切契約の燃料サーチャージ額○○円＝

平均走行距離○○(Km)÷燃費○○(Km/L)×算出上の上昇額○○(円/L)

<B社の時間制運賃(2トン、4トン)の燃料サーチャージ設定例>

車種 燃費	2トン車 ○○km/L	4トン車 ○○km/L
1日貸切契約	○○円	○○円
前提 としての平均 走行距離	○○km	○○km

※四捨五入、又は端数を切り上げ or 端数を切り下げ

(設定例2)

時間制運賃においても、距離制運賃の設定例と同様の方法で燃料サーチャージを設定し、現に適用している時間制運賃に加算する方法も考えられます。

C社では、2トン車と4トン車に燃料サーチャージを設定しました。

2トン車は5台、4トン車は8台常時使用していますが、その1台あたりの燃費は2トン車〇〇(Km/L)、4トン車〇〇(Km/L)でした。

走行距離(Km)を燃費(Km/L)で割って、燃料消費量を算出し、算出上の燃料価格上昇額(円/L)を乗じて燃料サーチャージ額を算出しました。

(※C社は、距離制運賃の燃料サーチャージを設定しており、時間制の運賃に対しても、走行距離の実績に応じて燃料サーチャージを適用しました。)

(2トン車及び4トン車)

燃料サーチャージ額〇〇円＝

走行距離〇〇(Km)÷燃費〇〇(Km/L)× 算出上の上昇額〇〇(円/L)

<C社の時間制運賃(2トン、4トン)の燃料サーチャージ設定例>

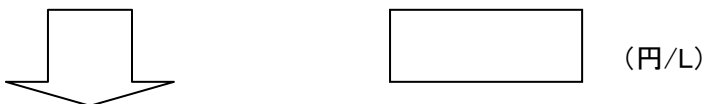
単位:円

キロ程 \ 車種 燃費	2トン車 〇〇km/L	4トン車 〇〇km/L
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇km	〇〇円	〇〇円
〇〇km	〇〇円	〇〇円
〇〇km	〇〇円	〇〇円
〇〇〇km	〇〇円	〇〇円

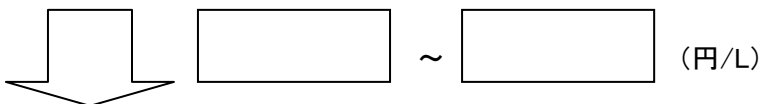
(2) 燃料サーチャージの設定・算出フロー

燃料サーチャージの設定・算出フロー

1. 基準となる燃料価格の設定……………(B)

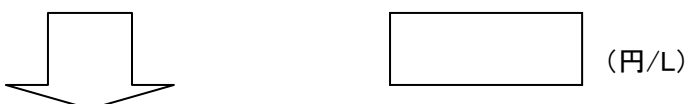


2. 改定する価格帯(きざみ幅)の設定……………(A)



3. 燃料サーチャージ算出上の価格の設定……………(C)

表1では(A)欄に示す幅の平均値を示したが、幅の範囲内の設定が可能

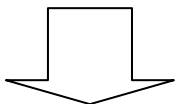


4. 燃料価格上昇額の算出……………(D)

$C - B =$ D (円/L)

<表1>

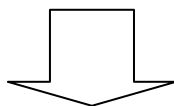
改定する価格帯 (A)	基準価格 (B)	燃料サーチャージ算出 上価格(C)	算出上の燃料価 格上昇額(D)
(B)未満	〇〇円	サーチャージ廃止	
(B)~〇〇円未満		(A)欄に示す平均値 C1 円	D1 円
〇〇~〇〇円未満		C2 円	D2 円
〇〇~〇〇円未満		C3 円	D3 円
〇〇~〇〇円未満		C4 円	D4 円
〇〇~〇〇円未満		C5 円	D5 円



5. 改定条件及び廃止条件の設定

改定条件：軽油ローリー価格（月平均調達価格）が価格帯の幅（A）を超えた時点で、翌月から改定します。

廃止条件：軽油ローリー価格（月平均調達価格）が基準価格（B）を下回った時点で翌月から廃止します。



6. 燃費の把握 (E)

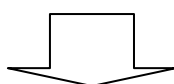
自社の車種ごとの平均的燃費、メーカー公表の燃費等

<距離制運賃のサーチャージ額の算出>

<p>* 燃料サーチャージ額 <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/> (円) =</p> <p style="text-align: center;">走行距離 ÷ 燃費 (E) × 算出上の燃料価格上昇額 (D)</p> <p style="text-align: center;"> <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/> ÷ <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/> × <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/> </p> <p style="text-align: center;"> (km) (km/L) (円/L) </p>
--

※表2の各キロ程に対応する燃料サーチャージ額を算出します。

(表1の各算出上の燃料上昇額(D1～D5)ごとに表の作成が必要となります)



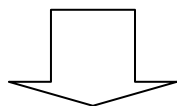
<表2> 距離制運賃の燃料サーチャージ

キロ程 \ 車種 燃費	2トン車 〇〇km/L	4トン車 〇〇km/L
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇〇kmを超え〇〇〇km まで〇〇kmまでを増すごと に	〇〇円	〇〇円

<時間制運賃のサーチャージ額の算出>

1. 燃費の把握

自社の車種ごとの平均的燃費、メーカー公表の燃費等



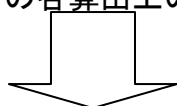
2. 平均走行距離の算出

荷主と継続的に契約している場合、各車種ごとの平均走行距離を1日、1ヶ月、半期等当たりで算出

* 燃料サーチャージ額	□	(円) =	
平均走行距離	÷	燃費(E)	× 算出上の燃料価格上昇額(D)
□	÷	□	× □
(km)		(km/L)	(円/L)

※1日当たりの燃料サーチャージ額を算出します。

(表1の各算出上の燃料上昇額(D1~D5)ごとに表の作成が必要となります)



<表3> 時間制運賃の燃料サーチャージ

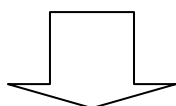
車種 燃費	2トン車 〇〇km/L	4トン車 〇〇km/L
1日貸切契約	〇〇円	〇〇円
前提とした平均 走行距離	〇〇km	〇〇km

※ 時間制運賃に距離制運賃の設定と同様な方法でサーチャージを設定する場合

設定している時間制運賃の基礎走行キロの条件に関わらず、走行距離に応じて、車種別距離別に燃料サーチャージを算出します。

$$\begin{array}{l}
 * \text{燃料サーチャージ額} \quad \boxed{} \quad (\text{円}) = \\
 \\
 \text{走行距離} \div \text{燃費 (E)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額 (D)} \\
 \boxed{} \div \boxed{} \times \boxed{} \\
 \text{(km)} \qquad \qquad \qquad \text{(km/L)} \qquad \qquad \qquad \text{(円/L)}
 \end{array}$$

※ 表4の各キロ程に対応する燃料サーチャージ額を算出します。
 (表1の各算出上の燃料上昇額(D1～D5)ごとに表の作成が必要となります)



<表4> 距離制燃料サーチャージ

車種 燃費	2トン車 〇〇km/L	4トン車 〇〇km/L
キロ程		
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円
〇〇kmまで	〇〇円	〇〇円

第三章. 燃料サーチャージを導入した場合の手続き

＜運賃料金設定(変更)届出書の提出＞

燃料サーチャージは新たに設定する別建て制度のため、これを設定・変更した場合は、貨物自動車運送事業報告規則第2条の2の規定により、30日以内に運賃料金設定(変更)届出書を国土交通省の地方運輸支局等の窓口に出すことが必要です。