

内航海運事業における燃料サーチャージ等  
ガイドライン

2019年9月

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有効性等について）	・ ・ 1
第Ⅰ章. 燃料サーチャージの具体的な算出方法と具体例	・ ・ 4
第Ⅱ章. 燃料サーチャージを導入した場合の手続き	・ ・ 10
第Ⅲ章. 燃料サーチャージ導入実態及び導入事例集	・ ・ 11
第Ⅳ章. SO <sub>x</sub> 規制対応に係るコスト増加への対応	・ ・ 16
第Ⅴ章. 参考情報	・ ・ 17
第Ⅵ章. 相談窓口	・ ・ 18

## はじめに

### (1) 燃料サーチャージとは

燃料サーチャージは、燃料油価格の上昇・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。

現状の燃料油価格が、基準とする燃料油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の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、燃料油価格が基準とする燃料油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導入する有効性

内航海運事業者は、これまでコスト削減の努力を重ねてきておりますが、燃料油価格の高騰は企業努力で吸収できる範囲を超え、また、燃料油の価格の変動は船社にとって不可抗力であり、かつ燃料費がコストに占める割合が大きいことから、その高騰がコストに及ぼす影響について荷主等にご理解をお願いせざるを得ない状況にあります。

特に内航海運は寡占化された荷主企業への専属化・系列化が固定している上、99.6%が中小企業であることから、内航海運業者の荷主に対する運賃交渉力が極めて弱く、燃料油の価格高騰に対して、荷主側への運賃転嫁が困難であるという構造的問題を抱えています。

加えて、国際海事機関（IMO）において、2008年の海洋汚染防止条約の改正により、船用燃料油中の硫黄分濃度規制（以下、「SOx 規制」という。）が3.5%以下から0.5%以下へ、2020年より全世界的に強化することが決定しています。SOx 規制強化後、内航海運事業において低硫黄A重油、低硫黄C重油など規制適合油への需要が集中することが想定されます。

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、内航海運事業のような中小企業の成長力底上げが必要であり、このため燃料油価格高騰分を含む適正な運賃収受が不可欠です。

以上のような状況に対処するためには、燃料サーチャージ制を内航海運事業においても導入を促進させることが有効であり、政府としてガイドラインを作成し、荷主及び内航海運事業者に理解を促すこととしています。

### (3) SOx 規制対応に係るコスト増への対応の必要性

SOx 規制強化後においても、従来の高硫黄C重油を使用するためには、排ガス洗浄装置（スクラバー）の搭載が必要となりますが、当該装置は高額で、既存船舶の改造が必要など、内航海運事業者のみの負担では経営に大きく影響を与えるため、関係者での適切な分担が必要となります。

### (4) 荷主との燃料サーチャージ導入の協議

燃料サーチャージを導入するためには、後述の具体的な算出方法を参考に、各内航海運事業者が燃料サーチャージ制に基づく運賃を算出し、内航海運業者については、荷主に対し、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、海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業者については、燃料サーチャージを導入する際、海上運送法第8条第1項、同法施行規則第4条第1項に基づき、あらかじめ一般旅客定期航路事業の運賃及び料金設定（変更）届出書を国土交通省地方運輸局等に提出することが必要です。なお、基本運賃の見直しにより対応する場合においても前述の運賃及び料金設定（変更）届出書の提出が必要となるほか、海上運送法上の指定区間に係る運賃について上限の範囲を超える場合には、海上運送法第8条第3項、同法施行規則第4条の2第2項に基づき、あらかじめ運賃上限設定認可（変更認可）申請書を国土交通省地方運輸局等に提出し、国土交通大臣の認可を受けることが必要です。）

### (5) 荷主・元請・下請の関係者による協働の枠組み

内航海運事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、国土交通省が開催する「安定・効率輸送協議会」などにより、適正な取引を推進する基盤となる体制を構築し、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。

### (6) その他

個々の内航海運事業者が、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よう十分に留意する必要があります。

なお、燃料サーチャージの導入及びその内容については個々の内航海運事業者の判断により決定すべきものであり、本ガイドラインは内航海運事業者に対し、燃料サーチャージの導入及びその内容について義務付けるものではありません。

## **第 I 章. 燃料サーチャージの具体的な算出方法と具体例**

### **(1) 基準となる燃料油価格の設定**

- ・燃料サーチャージは燃料油価格の変動幅（上昇幅・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/k1）を設定します。
- ・規制適合油を使用する場合の基準となる燃料油価格は、従来の高硫黄C重油又は規制適合油の価格を使用することが考えられます。
- ・なお、規制適合油の価格については、例えば、国内の規制適合油の価格が把握できるまでは海外企業が配信する規制適合油の市場価格を使用するなどの対応が考えられます。

### **(2) 燃料サーチャージの改定条件の設定**

- ・燃料油価格は短期間に、極端に日々変動するため、燃料油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、内航燃料油の変化がどの程度運賃を押し上げるか等を判断して、決定します。

### **(3) 適用方法（例）**

- ・燃料油価格が基準燃料油価格より一定額以上高騰した場合には、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを適用します。
- ・燃料油価格が基準燃料油価格より一定額以上下落した場合には、下落の幅に応じて燃料サーチャージと同様の方法で算出した額だけ運賃を値下げします。

### **(4) 燃料サーチャージの設定**

- ・燃料サーチャージは、旅客運賃、自動車航走運賃及び貨物運賃について、燃料油価格が k1 当たり〇〇円（以下、基準燃料油価格という）を超えた場合、高騰幅〇〇円（以下、見直し幅という）毎に、以下のサーチャージを基本的な運賃に加算します。

- ① 旅客の場合、旅客一人につき〇〇〇円
- ② 乗用車の場合、乗用車一台につき〇〇〇円
- ③ 乗用車を除く自動車の場合、自動車一台につき〇〇〇円

④ 上記を除く貨物の場合、貨物一トン or TEUにつき〇〇〇円

**(5) SOx 規制強化に伴う油種変更による燃料油価格高騰への対応**

- ・ SOx 規制強化後、低硫黄A重油、低硫黄C重油など規制適合油の需要が集中することが想定されます。
- ・ 次ページ以降、旅客船及び貨物船に係る具体的な燃料サーチャージの算出方式を例示します。旅客船においては、これまで燃料油価格変動調整に係るガイドラインに基づき運用されてきましたが、今後は市場価格の変動のみならず、規制適合油の切り替えに伴う燃料油価格の変動幅を踏まえ、燃料油高騰幅（見直し幅）等を適切に設定する必要があります。
- ・ なお、燃料油を従来の高硫黄C重油から規制適合油に切り替える場合で、第I章（1）「基準となる燃料油価格の設定」の際、基準となる燃料油価格を従来の高硫黄C重油にする場合には、油種の変更に伴う燃料油の価格差分がサーチャージとして反映され、また、規制適合油価格にする場合には、燃料油価格の上昇分はサーチャージではなく基本運賃として反映されることになるため、この点について、内航海運業者については、荷主と協議を行う必要があります。また、海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業者については、燃料サーチャージを導入する際、海上運送法第8条第1項、同法施行規則第4条第1項に基づき、あらかじめ一般旅客定期航路事業の運賃及び料金設定（変更）届出書を国土交通省地方運輸局等に提出することが必要です。

## (6) 旅客船の燃料サーチャージ

### 算出方式①

①燃料油高騰幅（見直し幅）×直近年度の年間燃料消費量  
＝上昇コスト（A）

②上昇コストを運賃収入費で旅客運賃、自動車航走運賃に割り振る。

$$(A) \times \frac{\text{旅客運賃収入}}{\text{総運賃収入}} = (B)$$

$$(A) \times \frac{\text{乗用車航走運賃収入}}{\text{総運賃収入}} = (C)$$

$$(A) \times \frac{\text{乗用車を除く自動車航走運賃収入}}{\text{総運賃収入}} = (D)$$

③（B）、（C）、（D）をそれぞれ年間輸送人・台数で除してサーチャージを求める。

（B）÷年間旅客輸送人数＝旅客一人当たりのサーチャージ

（C）÷年間乗用車航走台数＝乗用車一台当たりのサーチャージ

（D）÷乗用車を除く年間自動車航走台数＝乗用車除く自動車一台  
当たりのサーチャージ

### 算出方式②

$$\text{①旅客平均運賃} \times \frac{\text{見直し幅}}{\text{基準燃料油価格}} \times \frac{\text{燃料油コスト}}{\text{総コスト}} \\ = \text{旅客一人当たりのサーチャージ}$$

$$\text{②乗用車平均運賃} \times \frac{\text{見直し幅}}{\text{基準燃料油価格}} \times \frac{\text{燃料油コスト}}{\text{総コスト}} \\ = \text{乗用車一台当たりのサーチャージ}$$

$$\text{③乗用車を除く自動車航走平均運賃} \times \frac{\text{見直し幅}}{\text{基準燃料油価格}} \times \frac{\text{燃料油コスト}}{\text{総コスト}} \\ = \text{乗用車を除く自動車一台当たりのサーチャージ}$$



## (7) 貨物船の燃料サーチャージ

### <事前設定の場合>

#### パターン1

- ① 運賃設定時に基準燃料油単価を設定
- ② 直近〇ヶ月の燃料油決定単価を確認
- ③ あらかじめ設定した各燃料油価格帯(高騰幅)における燃料サーチャージ金額に基づき、対応する金額を設定(下図参照)

燃料油価格 (1kl 当たり)	高騰幅	燃料サーチャージ	
		トレーラ (1台当たり)	乗用車 (1台当たり)
〇〇〇〇〇円~〇〇〇〇〇円	〇〇〇〇円	〇〇〇円	〇〇〇円
〇〇〇〇〇円~〇〇〇〇〇円	〇〇〇〇円	〇〇〇〇円	〇〇〇〇円
〇〇〇〇〇円~〇〇〇〇〇円	〇〇〇〇円	〇〇〇〇円	〇〇〇〇円

#### パターン2

- ① 運賃設定時に基準燃料油単価を設定
- ② 直近〇ヶ月の燃料油決定単価を確認
- ③ 基準燃料油単価と直近〇ヶ月の燃料油決定単価の差額を、想定の燃料消費量に掛けて、燃料サーチャージを計算

$$\left[ \begin{array}{l}
 \cdot \text{燃料油決定単価 (円/kl)} - \text{基準燃料油単価 (円/kl)} \\
 \qquad \qquad \qquad = \text{サーチャージ単価 (円/kl)} \\
 \cdot \text{サーチャージ単価 (円/kl)} \times \text{想定}の\text{燃料消費量 (kl)} \\
 \qquad \qquad \qquad = \text{燃料サーチャージ (円)}
 \end{array} \right]$$

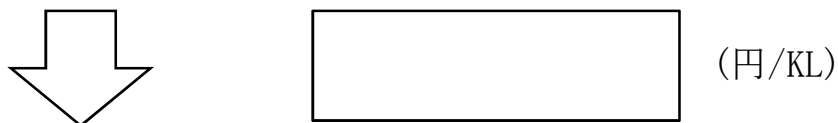
### <事後精算の場合>

- ① 運賃設定時に基準燃料油単価を設定
- ② 直近〇ヶ月の燃料油決定単価を確認
- ③ 基準燃料油単価と直近〇ヶ月の燃料油決定単価の差額を、直近〇ヶ月の燃料消費量(実績)に掛けて、燃料サーチャージを計算

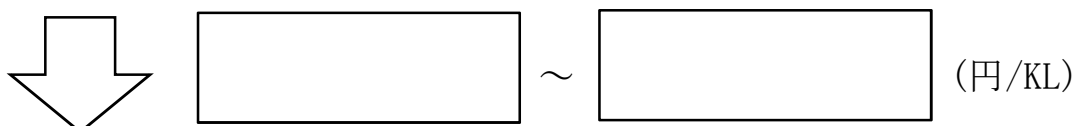
$$\left[ \begin{array}{l}
 \cdot \text{燃料油決定単価 (円/kl)} - \text{基準燃料油単価 (円/kl)} \\
 \qquad \qquad \qquad = \text{サーチャージ単価 (円/kl)} \\
 \cdot \text{サーチャージ単価 (円/kl)} \times \text{直近}〇\text{ヶ月}の\text{燃料消費量 (kl)} \\
 \qquad \qquad \qquad = \text{燃料サーチャージ (円)}
 \end{array} \right]$$

<燃料サーチャージの設定・算出フロー>

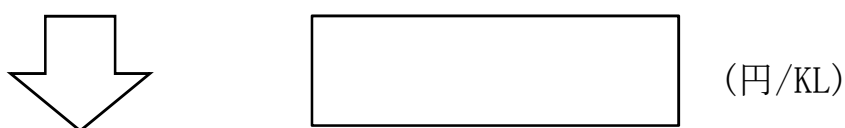
①基準となる燃料油価格の設定・・・・・・・・(B)



②燃料サーチャージの改定条件の設定・・・・・・・・(A)



③燃料サーチャージ算出上の価格の設定・・・・・・・・(C)



④燃料油価格上昇額の算出

$$C - B = \boxed{D} \text{ (円/KL)}$$

⑤改定条件及び廃止条件の設定

改定条件：燃料油価格が価格帯の幅 (A) を超えた時点で、翌月から改定します。

廃止条件：燃料油価格が基準価格 (B) を下回った時点で翌月から廃止します。

<サーチャージ額の算出>

$$\begin{aligned}
 &*燃料サーチャージ額 \quad \boxed{\phantom{0000}} \text{ (円)} = \\
 &\quad \text{算出上の燃料価格上昇額 (D)} \times \text{燃料消費量} \\
 &\quad \quad \quad \boxed{\phantom{0000}} \text{ (円/L)} \times \boxed{\phantom{0000}} \text{ (KL)}
 \end{aligned}$$

## (8) 燃料サーチャージ算出の留意事項

旅客船、貨物船（事後精算除く）の燃料サーチャージを算出するにあたり、留意すべき事項を下記のとおり示します。

- ・従来の高硫黄C重油から規制適合油に切り替える場合、想定される燃料消費量の計算については、高硫黄C重油と規制適合油の熱量<sup>※</sup>に係る比率を考慮する必要があります。

※参考「エネルギーの使用の合理化等に関する法律施行規則」別表第一に掲げる熱量の数値。

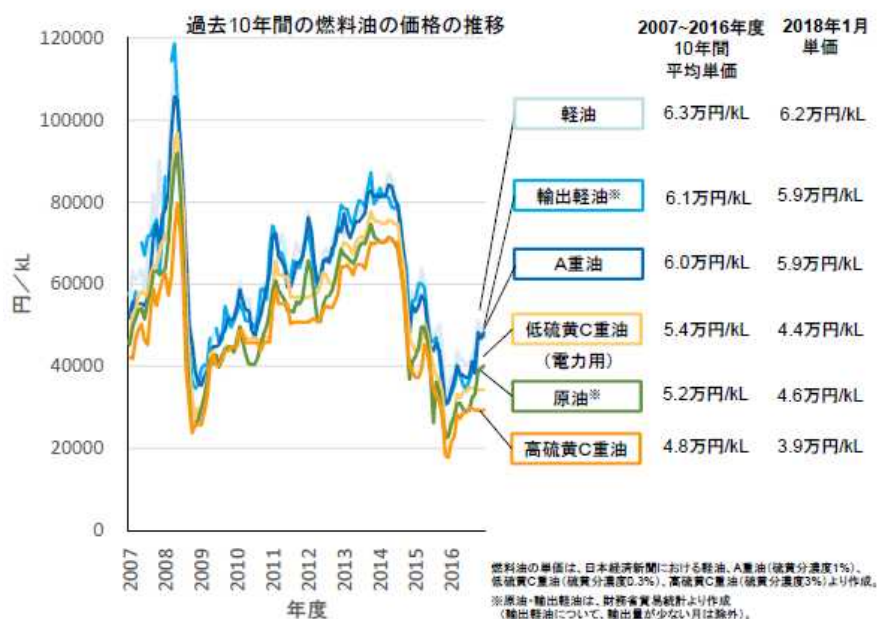
別表第一（抜粋）

A重油	39.1 ギガジュール/kl
B・C重油	41.9 ギガジュール/kl

- ・スクラバーを搭載する場合、硫黄分除去のために海水をポンプで汲み上げる必要があるなど、従来より燃料消費量が上がる可能性があります。このため、事前に定量的に示すことができれば、これらも勘案することが望ましいと考えます。

## (9) その他（燃料油の価格動向）

参考情報として、日本経済新聞及び財務省貿易統計に掲載された燃料油価格を以下に示します。



## **第Ⅱ章. 燃料サーチャージを導入した場合の手続き**

燃料サーチャージは新たに設定する別建て制度のため、一般旅客定期航路事業者が、燃料サーチャージを設定・変更した場合、海上運送法第8条第1項、同法施行規則第4条第1項に基づき、運航開始前までに一般旅客定期航路事業の運賃及び料金設定（変更）届出書を国土交通省地方運輸局等に提出するとともに、同法第10条第1項、同法施行規則第7条第1項に基づき、国土交通省令の定める方法により運賃及び料金並びに運送約款を公示することが必要です。（変更の場合においては、変更実施予定日の1週間以上前まで提出が必要）

### **【様式例】**

一般旅客定期航路事業の運賃及び料金設定（変更）届出書

※別紙 参照

### 第三章. 燃料サーチャージ導入実態及び導入事例集

#### (1) 内航海運における燃料サーチャージ導入実態について

##### ①アンケート調査の概要

内航海運において燃料サーチャージの導入実態を把握するため、アンケート調査を実施した。

調査対象	内航海運業者（元請けオペレーター） 185者
調査方法	事業者への郵送によるアンケート調査
調査期間	2019年5月下旬（アンケート配布） 同年6月下旬（回答投函期限）
回収結果	回収数：122者、回収率：65.9%

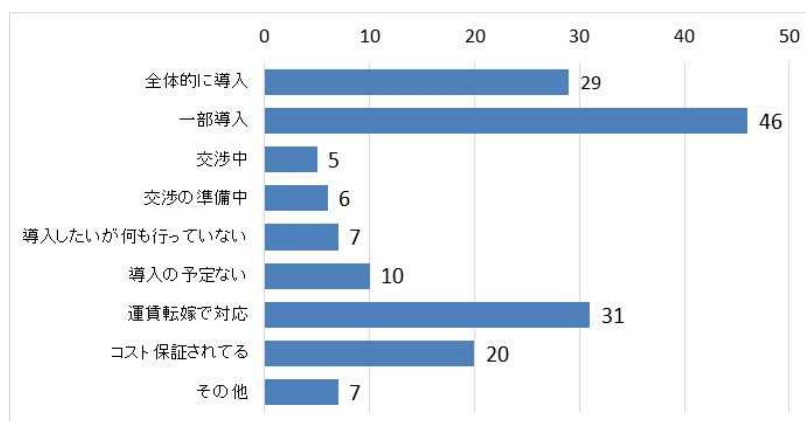
##### ②アンケート結果

（※複数回答のため、回収数(122者)と回答の合計数は合致しない。）

#### Q1. 燃料サーチャージ導入状況及びその他コスト転嫁方法について

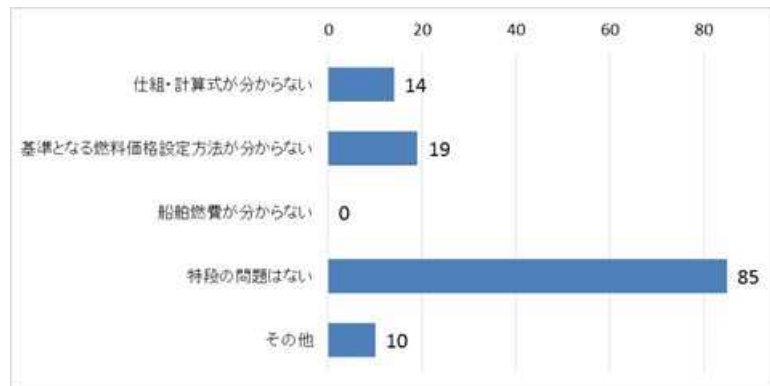
- A. ・回収数 122 者のうち、燃料サーチャージを導入しているという回答が 75 件（「全体的に導入」29 件と「一部\*導入」46 件の合計）、燃料サーチャージ以外のコスト転嫁方法として、運賃転嫁が 31 件、コスト保証が 20 件となっている。
- ・122 者のうち 80%を超える事業者において、何らかの形でコスト上昇分の吸収ができるようになっている。
  - ・「燃料サーチャージ」及び「コスト保証」は、コスト上昇分を自動的に吸収できるようになっているが、「運賃転嫁」は、荷主との運賃交渉の都度、コスト上昇分の吸収について交渉を行っているものと考えられる。

※一つの船社において複数の荷主と契約している場合で、荷主によって導入状況が異なる場合に「一部」導入としている。



## Q2. 燃料サーチャージを算出・設定する際の問題点

- A. ・回収数 122 者のうち、「特段の問題はない」が 85 件となっている。
- ・一方で、「仕組み・計算式が分からない」が 14 件、「基礎となる燃料価格設定方法が分からない」が 19 件となっているが、本ガイドラインの活用により、これらの問題が解決されるとの回答もあった。

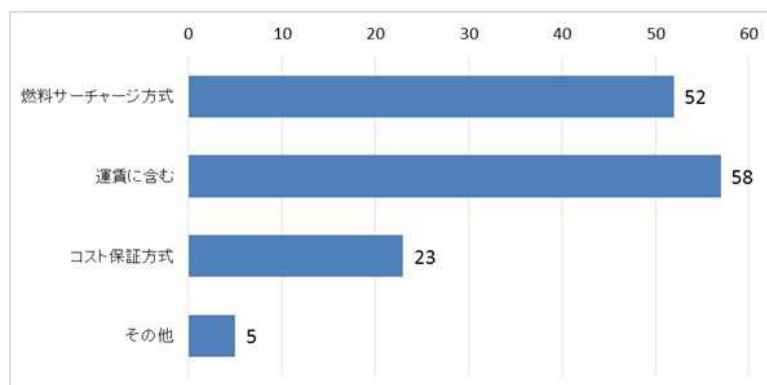


## Q3. 2020 年の SOx 規制強化後の燃料価格増加のコスト転嫁方法

- A. ・回収数 122 者のうち、SOx 規制強化後のコスト転嫁について荷主と交渉済み、交渉中、交渉予定と回答のあった 95 者におけるコスト転嫁方法は、「運賃に含む」が 58 件、「燃料サーチャージ方式」が 52 件、「コスト保証方式」が 23 件となった。

※一つの船社において複数の荷主と契約している場合で、荷主によってコスト転嫁方法が異なる場合があるため、回答者数（95 者）と回答の合計数は合致しない。

- ・なお、本項目は SOx 規制強化後のコスト転嫁方法に関する設問であり、荷主との交渉予定の場合も含まれているため、Q1 の回答「燃料サーチャージの導入」、「運賃転嫁で対応」、「コスト保証されている」のそれぞれの回答数とは合致しない。
- ・今回のコスト転嫁により、より多くの事業者においてコスト上昇分の吸収が可能となることが見込まれる。



## (2) 燃料サーチャージ導入事例について

燃料サーチャージ制を導入する内航海運業者は存在するものの未だ導入に至らない事業者も存在しています。本章において、燃料サーチャージ導入事例をまとめましたので、導入の際の参考にしてください。

社名	事業（船種）	コスト転嫁方式
A社	ケミカルタンカー	燃料サーチャージ制 (事後精算)
B社	一般貨物船	燃料サーチャージ制 (事後精算)

## A社

事後精算方式の燃料サーチャージ制を使用。  
燃料油価格上昇率と、運賃に占める燃料費の割合から、調整金（%）を算出する方式。

### 1. 内容

基準価格：A重油 70,000 円/k1（2007 年度の年間平均価格）

適用条件：購入価格が基準価格（70,000 円/k1）から±3,000 円以上変動した場合とする。

調整金：購入価格と基準価格（70,000 円/k1）との差異を運賃に占める燃料費の割合に換算し、調整金として精算する。

### 2. 計算方法

・2008 年度の運賃に占める燃料費の割合は 20.5%とする。

（燃料価格 70,000 円/k1 で算出）。

・価格変動分を基準価格に対する変動%に換算し、運賃の燃料割合 20.5%に対する変動率を算出する。

（例）調整金の計算方法：運賃に含まれる燃料割合の変動を算出

A重油の価格が 80,000 円/k1（基準価格からの変動 10,000 円）の場合  
 $10,000 \text{ 円} \div 70,000 \text{ 円} \times 20.5\% = 2.9\%$ （運賃に対する燃料調整金%）



## B社

事後精算方式の燃料サーチャージ制を使用。  
専用船で特定の荷主の貨物を輸送する場合で、燃料油価格上昇分を実績の燃料消費量に掛けて精算金額を算出する方式。

### 1. 燃料費単価（円/L）

油種	設定単価	4月-6月	
		決定単価	精算単価
A重油	50.0	75.5	25.5
C重油	40.0	60.0	20.0

※設定単価とは、運賃設定時の燃料油単価

### 2. 精算

直近3ヶ月の実績燃料使用量（L）×上記精算単価＝精算金額

航路	油種	4月	5月	6月	合計	精算 単価	精算 金額
		燃料 使用量	燃料 使用量	燃料 使用量	燃料 使用量		
①	A	4,000	4,500	4,000	12,500	25.5	318,750
②	C	100,000	130,000	120,000	350,000	20.0	700,000
③	C	50,000	50,000	65,000	165,000	20.0	330,000

精算金額 1,348,750円

## **第IV章. SOx 規制対応に係るコスト増加への対応**

SOx 規制強化後においても、従来の高硫黄C重油を使用するためには、排ガス洗浄装置（スクラバー）の搭載が必要となりますが、当該装置は高額であり、かつ既存船舶の搭載改造が必要など、内航海運事業者のみの負担では経営に大きく影響を与えるため、関係者での適切な分担が必要となります。

そのため、内航海運事業者と荷主等関係者が十分な話し合いを行うことにより、荷主等関係者のご理解を頂くことが必要です。

具体的には、スクラバー搭載の初期費用に達するまでは、規制適合油を使用しているとみなした上で、規制適合油への切り替えに伴うコスト相当を前述のサーチャージとして設定する、又は、スクラバーの減価償却費分を運賃に上乗せするなどの対応をとることが考えられます。また、スクラバーに係る費用として、初期費用だけではなく、スクラバーの稼働に係る燃料代の他、搭載するスクラバーの種類によっては、オペレーションに係る諸経費（中和剤及び生成された有機廃棄物の廃棄等に係る費用等）を加算することも考えられます。

## 第V章. 参考情報

参考情報として、国土交通省で実施した、船用燃料油の価格が上昇した場合の製品価格に対する海上輸送コストの増加率の試算結果を以下に掲載します。

試算した下記の3事例において、仮に燃料費が20%上昇した場合の製品価格に対するコスト増加率はいずれも0.2%未満となりました。

事例	製品(例)	飲料	書物		鉄鋼
	価格(例)	200 円/本	150 円/部	150 円/部	85,000 円/t
	航路 (航行時間)	北海道～関東 (20時間)	北海道～関東 (東北経由) (37時間)	四国～関東 (近畿経由) (28時間)	鉄鋼船は全国的に航海しているため、特定の航路でなく1航海の平均(98.6時間)で算出
	輸送形態	原料を輸送	ペーパーロールを輸送	ペーパーロールを輸送	製品を輸送
燃料費20%上昇時の製品価格に対するコスト増加率	<b>0.12 %</b>	<b>0.04 %</b>	<b>0.03 %</b>	<b>0.05 %</b>	

燃料費 20%上昇時の製品価格に対するコスト増加試算例  
(2019 年 2 月 国土交通省海事局)

## 第VI章. 相談窓口

内航海運事業における荷主、元請け事業者、下請け事業者間の取引の適正化及び燃料サーチャージ制の導入を推進するため、下記のとおり、国土交通本省及び地方運輸局等に内航海運事業者からの相談窓口を設定していますので、これらの相談に活用されるようお願いいたします。

担当部局	担当課	住所	電話番号
国土交通省 海事局	内航課	千代田区霞が関 2-1-3	03-5253-8622
北海道運輸局 海事振興部	旅客・船舶産業課 貨物・港運課	札幌市中央区大通西 10 丁目	011-290-1011 011-290-1013
東北運輸局 海事振興部	海事産業課	仙台市宮城野区鉄砲町 1	022-791-7512
関東運輸局 海事振興部	旅客課 貨物課	横浜市中区北仲通 5-57	045-211-7214 045-211-7272
北陸信越運輸局 海事部	海事産業課	新潟市中央区美咲町 1-2-1	025-285-9156
中部運輸局 海事振興部	旅客課 貨物・港運課	名古屋市中区三の丸 2-2-1	052-952-8013 052-952-8014
近畿運輸局 海事振興部	旅客課 貨物・港運課	大阪府中央区大手前 4-1-76	06-6949-6416 06-6949-6417
神戸運輸監理部 海事振興部	旅客課 貨物・港運課	神戸市中央区波止場町 1-1	078-321-3146 078-321-3147
中国運輸局 海事振興部	旅客課 貨物・港運課	広島市中区上八丁堀 6-30	082-228-3679 082-228-3690
四国運輸局 海事振興部	海運・港運課	高松市サンポート 3-33	087-802-6807 087-802-6808
九州運輸局 海事振興部	旅客課 貨物課	福岡市博多区博多駅東 2-11-1	092-472-3155 092-472-3156
沖縄総合事務局 運輸部	総務運航課	那覇市おもろまち 2-1-1	098-866-1836

年 月 日

〇〇運輸局長 殿

住 所  
名 称  
代表者の氏名

一般旅客定期航路事業の運賃及び料金設定（変更）届出書

一般旅客定期航路事業の運賃及び料金を設定（変更）したいので、海上運送法第8条第1項、同法施行規則第4条第1項の規定により、関係書類を添えて届出します。

記

1. 適用航路 〇〇—〇〇航路
2. 運賃及び料金の種類、額及び適用方法（変更の場合は新旧対照表）
3. 変更予定期日 〇年〇月〇日（届出日から7日を経過した日の翌日以降の日付）