

# 「燃料サーチャージ」の計算式等を 規定する告示の制定について

---

令和 5 年 1 月 1 2 日  
国土交通省自動車局貨物課

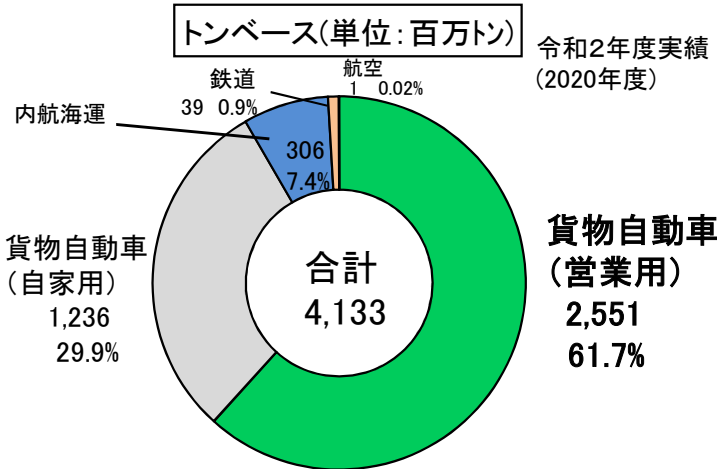
1. トラック運送業をとりまく現状について ..... P. 3
2. 標準的な運賃について ..... P. 10
3. 「燃料サーチャージ」の計算式等を告示する  
必要性について ..... P. 17

# 1. トラック運送業をとりまく現状について

---

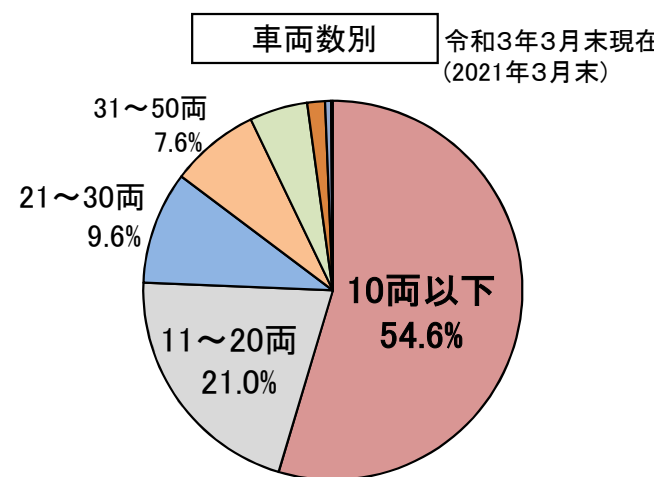
## 国内貨物輸送量

トラックの輸送量は、国内貨物輸送量（約41億トン）の9割以上を占める。



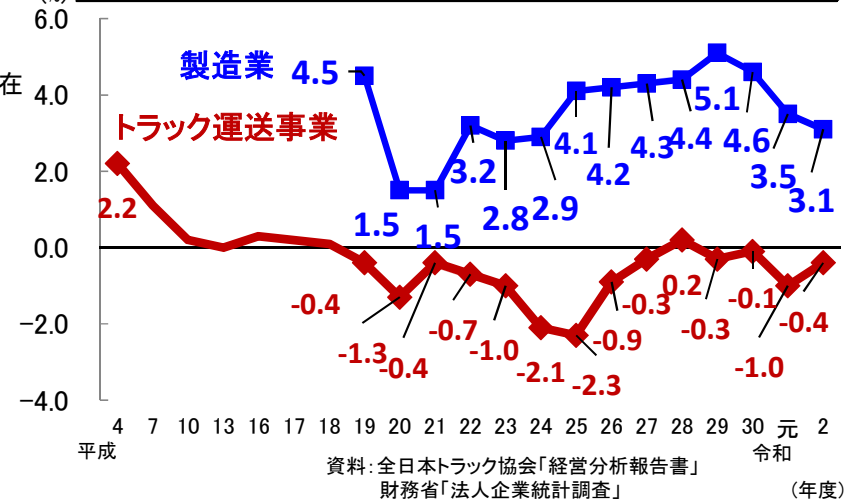
## トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が半数以上を占める。

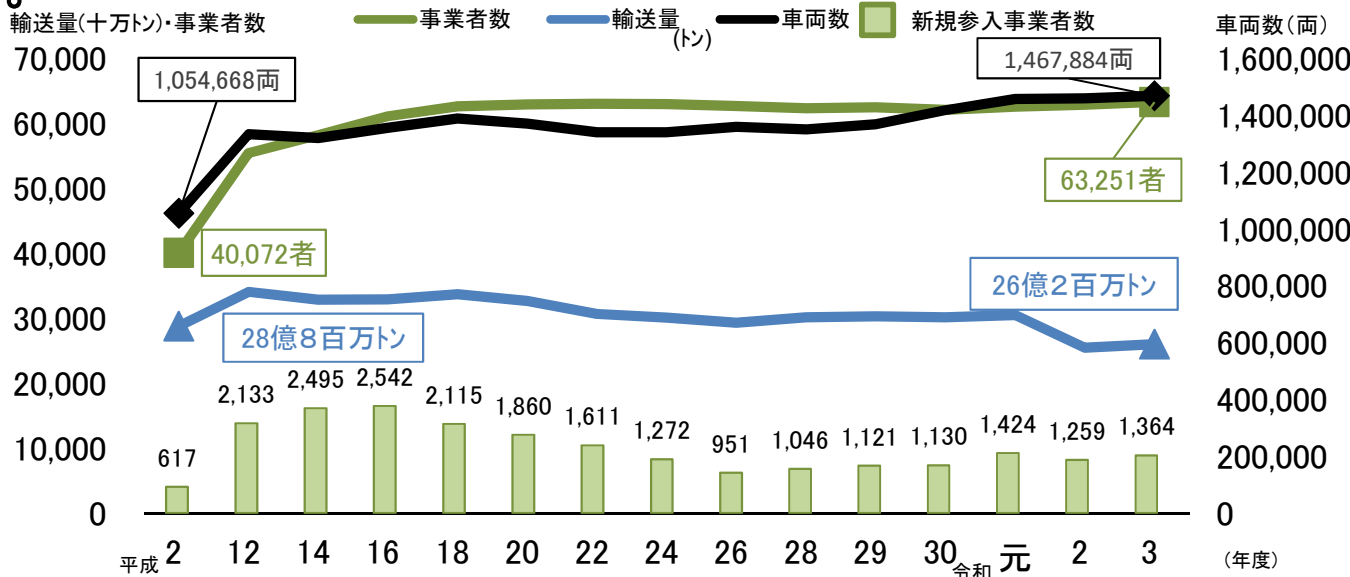


## 営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。

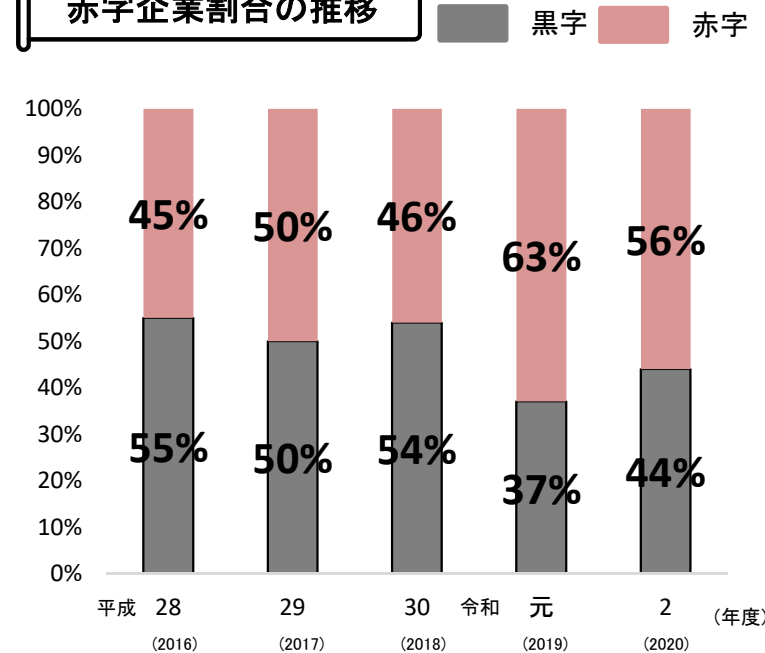


## 事業者数・車両数・輸送量の推移



平成2～令和3年度の間、新規参入事業者数55,068者、退出事業者数31,889者、事業者増加数23,179者

## 赤字企業割合の推移

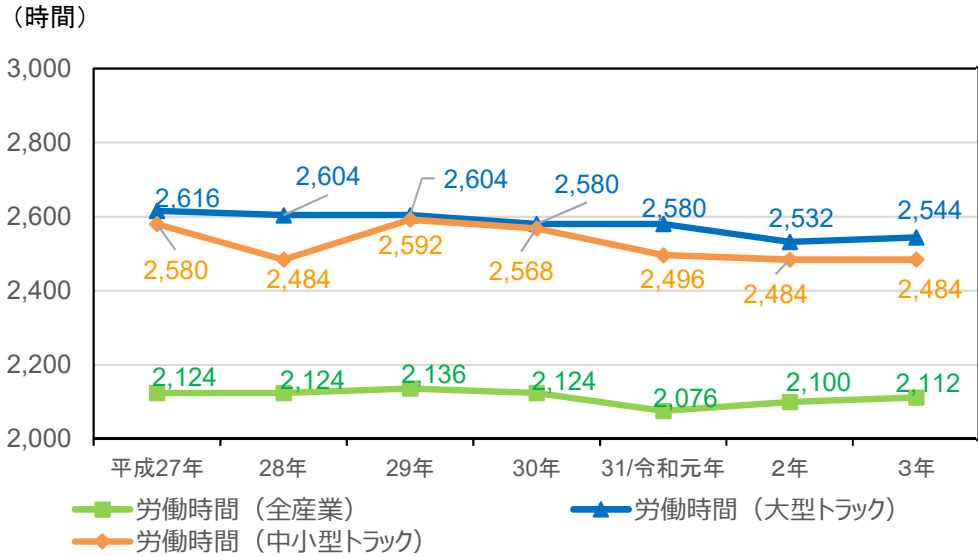


※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

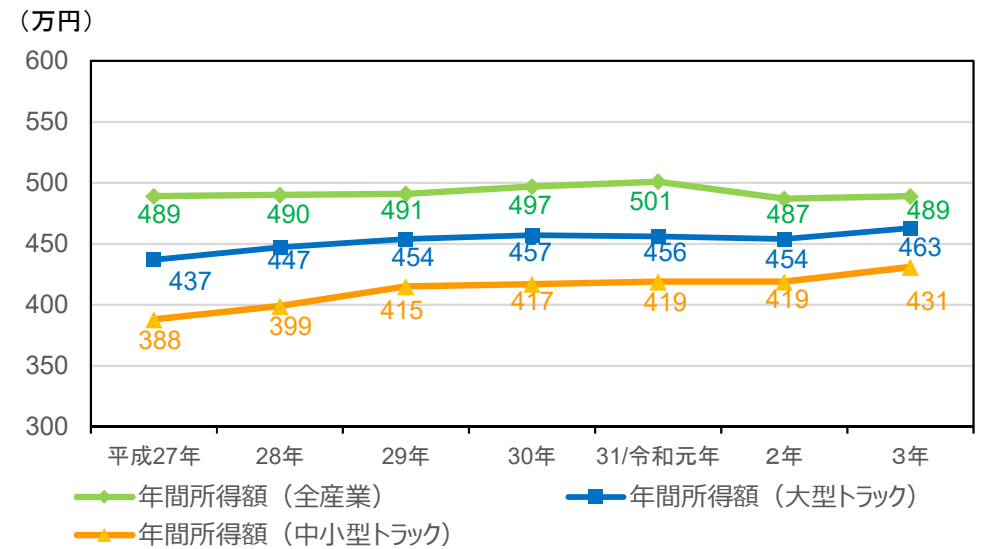
資料 国土交通省

資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

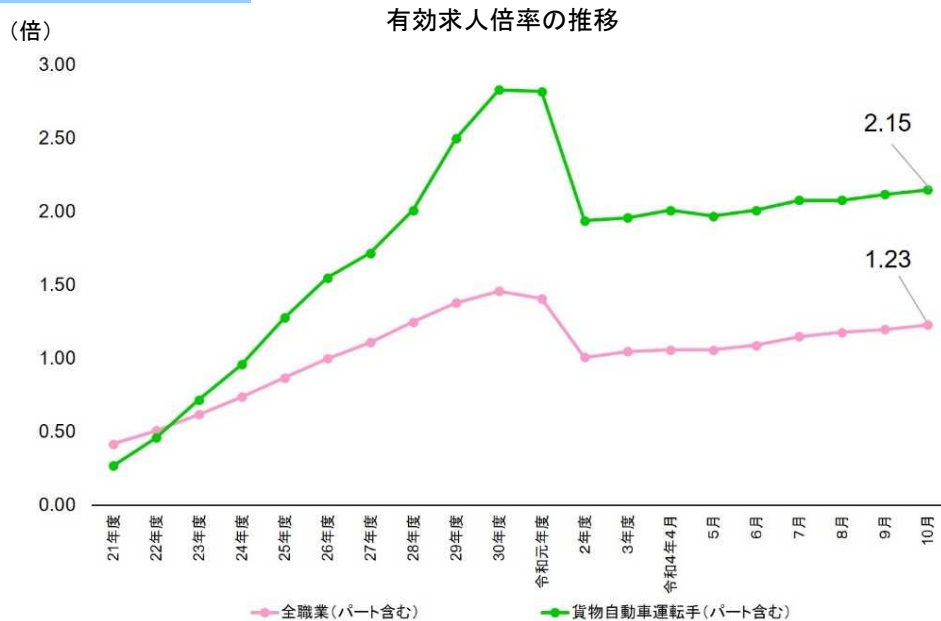
## ①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



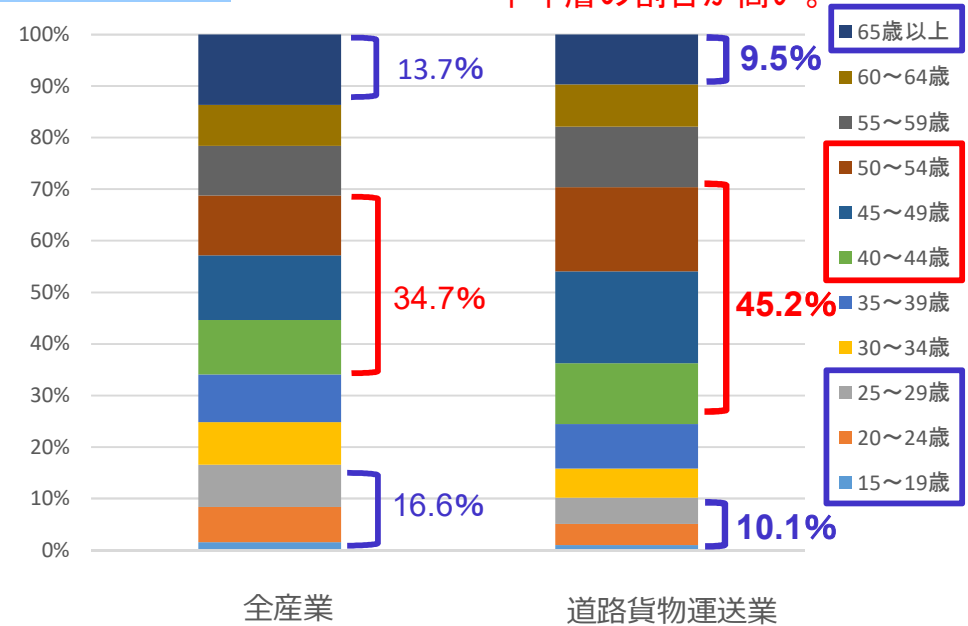
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



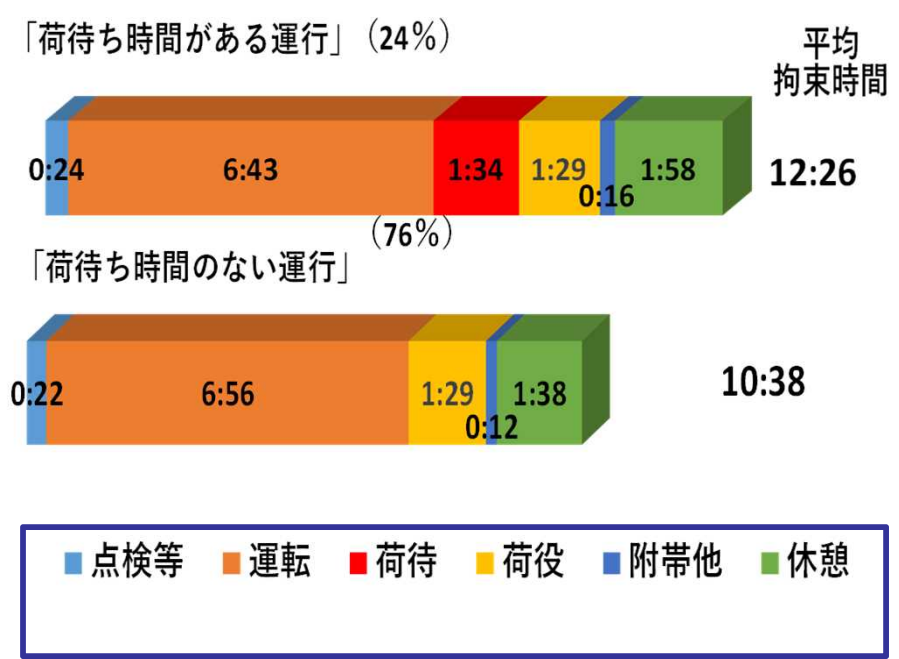
## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



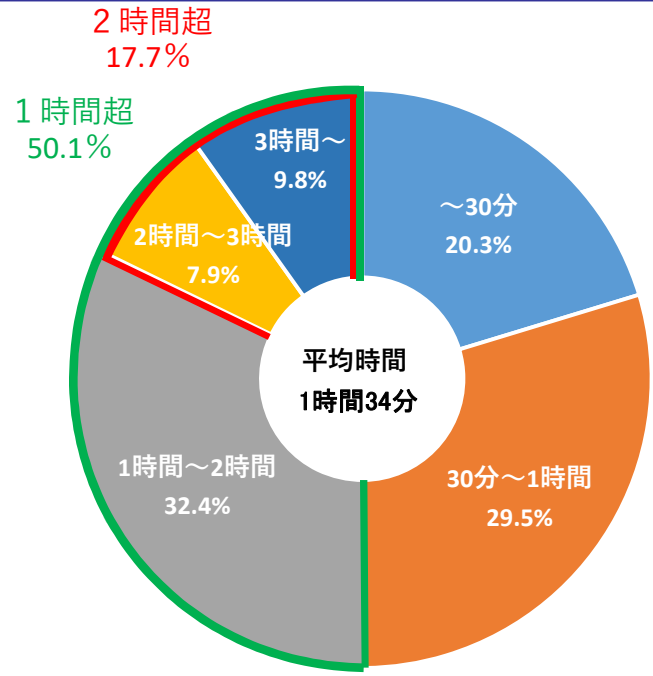
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

## 改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

**参入要件を厳格化**(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

**定期的な車両の点検・整備の実施**や**社会保険料の納付**等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

### 4. 標準的な運賃

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

**運転者の労働条件を改善**し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

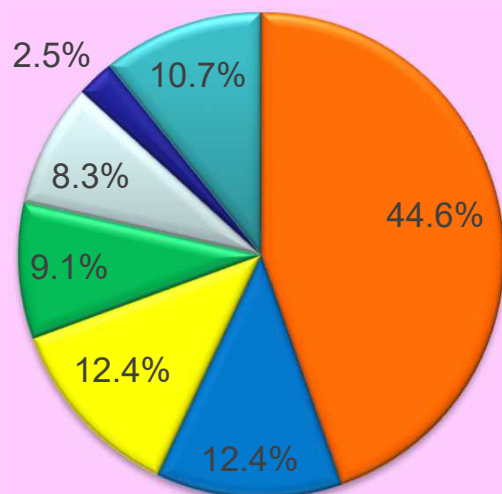
要請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	2
働きかけ	72

※令和4年11月30日現在



「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後(令和6年4月1日)に、**年960時間**(休日労働を含まず)の上限規制が適用されるとともに、休日労働を含めた総労働時間について、**「改善基準告示」**が見直される。

	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (臨時的で特別な事情がある場合、 <b>上限なし) 特別条項</b>	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることはできない時間外労働規制(年720時間等)
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> (貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象) [ 拘束時間 ~3,516時間/年 (労働時間+休憩時間) ]	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> (休日労働を含まず) ・ <u>「改善基準告示」の改正</u> [ ・3,330時間/年(原則) ・3,400時間/年(労使協定がある場合)等 ]

## 2. 標準的な運賃について

---

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

## 基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

## 適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定

## I 距離制運賃

## II 時間制運賃

## III 運賃割増率～VIIIその他

I 距離制運賃表

### 関東運輸局の例

キロ程	(単位:円)			
	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
300kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて500kmを増すごとに加算する金額	9,070	10,360	13,430	17,280

II 時間制運賃表

(単位:円)

種別	車種別 局別	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
		北海道	31,100	37,260	48,530
東北	29,970	36,050	47,170	59,670	
関東	39,060	45,790	57,900	72,440	
北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470	
中部	35,710	42,130	53,700	67,370	
近畿	35,580	42,040	53,710	67,430	
中国	32,420	38,640	49,950	62,950	
四国	30,700	36,800	47,960	60,590	
九州	30,890	36,980	48,060	60,680	
沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880	
北海道	18,660	22,360	29,120	36,780	
東北	17,980	21,630	28,300	35,800	
関東	23,440	27,470	34,740	43,460	
北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880	
中部	21,430	25,280	32,220	40,420	
近畿	21,350	25,220	32,230	40,460	
中国	19,450	23,180	29,970	37,770	
四国	18,420	22,080	28,780	36,350	
九州	18,530	22,190	28,840	36,410	
沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130	
北海道	280	340	510	710	
東北	280	340	510	710	
関東	280	340	510	720	
北陸信越	280	340	510	710	
中部	280	340	510	710	
近畿	280	340	510	710	
中国	280	340	510	710	
四国	280	340	510	710	
九州	280	340	510	710	
沖縄	280	340	510	710	
北海道	2,850	2,990	3,200	3,780	
東北	2,720	2,850	3,050	3,600	
関東	3,820	4,000	4,280	5,060	
北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820	
中部	3,430	3,590	3,850	4,550	
近畿	3,400	3,560	3,810	4,510	
中国	3,020	3,160	3,390	4,000	
四国	2,810	2,940	3,150	3,730	
九州	2,840	2,980	3,190	3,770	
沖縄	2,490	2,610	2,790	3,300	

III 運賃割増率

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

IV 待機時間料

時間	車種別			
	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円

V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として收受

VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

VII 燃料サーチャージ

別に定めるところにより收受

VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

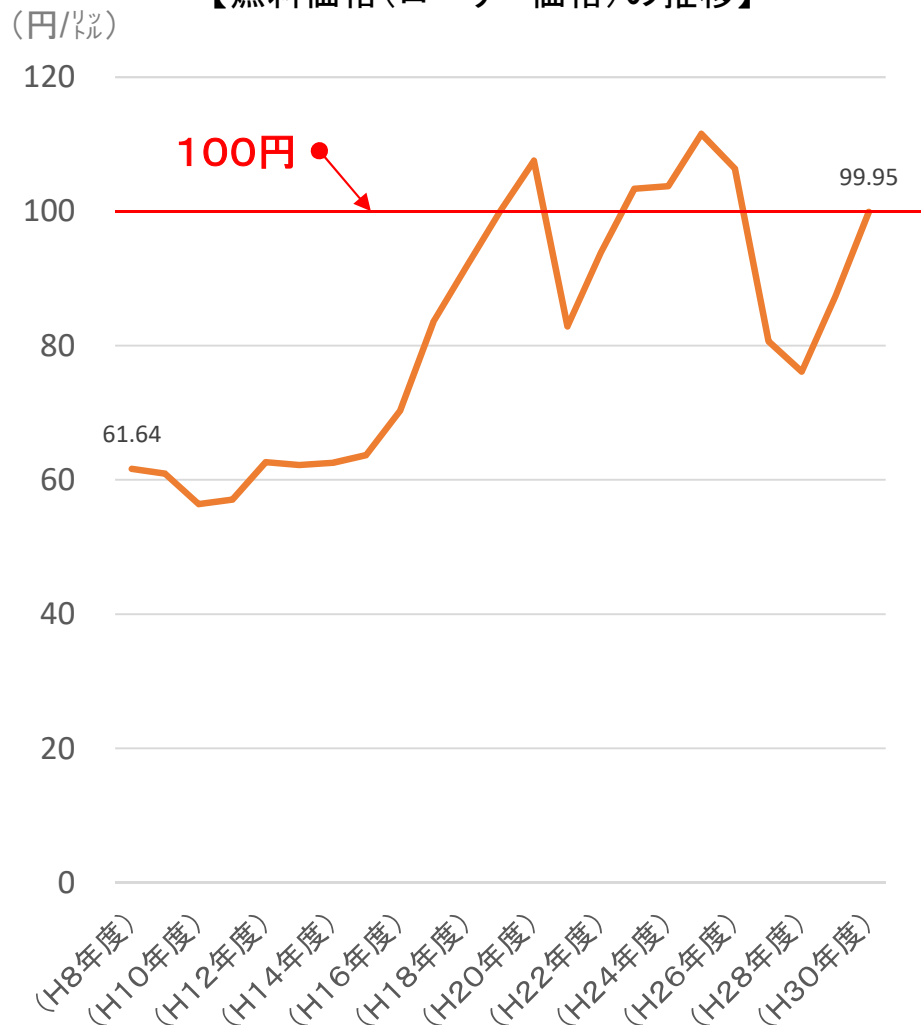
# 標準的な運賃の算定に当たっての燃料費

令和2年3月3日  
運輸審議会 国交省提出資料(抄)

- 燃料費については、変動幅が大きく、その変動分の収受は燃料サーチャージにより対応することが適切であること、また、直近の燃料価格が概ね100円前後で推移しており、サーチャージの計算上も100円を単価とする方が計算が容易であることから、標準的な運賃の算定に当たっての燃料費単価は100円とする。

※ 燃費については、調査によって得られた実勢値を使用

【燃料価格(ローリー価格)の推移】



※全日本トラック協会提供データより作成

※燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブル(イメージ)

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00 円	—
～ 100.00 円	廃止	
100.00 超 ～ 105.00 円	102.50 円	2.5 円
105.00 超 ～ 110.00 円	107.50 円	7.5 円
110.00 超 ～ 115.00 円	112.50 円	12.5 円
115.00 超 ～ 120.00 円	117.50 円	17.5 円
120.00 超 ～ 125.00 円	122.50 円	22.5 円
125.00 超 ～ 130.00 円	127.50 円	27.5 円
130.00 超 ～ 135.00 円	132.50 円	32.5 円
135.00 超 ～ 140.00 円	137.50 円	37.5 円
140.00 超 ～ 145.00 円	142.50 円	42.5 円
145.00 超 ～ 150.00 円	147.50 円	47.5 円
150.00 超 ～ 155.00 円	152.50 円	52.5 円
155.00 超 ～ 160.00 円	157.50 円	57.5 円
160.00 超 ～ 165.00 円	162.50 円	62.5 円
165.00 超 ～ 170.00 円	167.50 円	67.5 円
170.00 超 ～ 175.00 円	172.50 円	72.5 円
175.00 超 ～ 180.00 円	177.50 円	77.5 円
180.00 超 ～	182.50 円	82.5 円

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会において所管局の陳述及び公述人の公述を聴取し、さらに所管局から当審議会に提出された資料及び所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次のとおりである。

・・・

(2) 運賃表になじまないものについては、別途割増率を設けるか、実費を収受することとされている。

・・・

なお、以下の項目については、それぞれ次の理由で、標準的な運賃の対象外とされている。

- ① 積込料及び取卸料については、物の性質や重量等によって当該作業に係る料金が変動するものであること。
- ② 附帯業務料金については、「附帯業務」の内容が、対象運搬物の業界ごとの慣習等により様々であり、それらに対する対価は一律に「標準的」なものとは定めがたいこと。
- ③ 実費については、有料道路料金等その都度かかる費用であり、一律に「標準的」なものを定めることにはそぐわないこと。
- ④ 燃料サーチャージについては、燃料価格の変動によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度であるため、別途定めるところにより収受することとしていること。

# 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について (令和2年4月24日付国自貨第14号)(抄)

待機時間料に準じて追加的に料金を收受することや、事後的に時間制運賃表により清算を行うこと等を妨げるものではない。

## (7) 積込料、取卸料、附帯業務料

標準的な運賃は、運送の役務に係る原価を前提として計算していることから、運送以外の役務として別途積込み、取卸しその他荷造り、仕分け、検収・検品等の附帯業務を行った場合には、運賃とは別にこれらに係る料金を收受する必要がある。積込み、取卸しその他附帯業務に係る具体的な料金については、その作業・業務の内容に応じて要するコストが様々であるため、運送事業者において、適切に設定を行う必要がある。具体的設定方法の例としては、上記待機時間料の設定も参考に、一定の人件費を基準として、作業の内容に応じて付加的に要する費用等を加味する手法などが考えられる。

## (8) 実費

有料道路利用料、フェリー利用料等については、運賃とは別に実費として收受することとしている。なお、旅費（運転者の宿泊費）のうち通常想定される平均的な額については、標準的な運賃の設定に当たって間接費額の計算の一環として原価に算入している。ただし、宿泊を伴う長距離運行が恒常的に発生する場合など標準的な程度を超えて旅費が発生する場合には、これを超える部分を実費として收受することは差し支えない。

## (9) 燃料サーチャージ

告示Ⅶに規定する燃料サーチャージについては、別添のとおりとする。標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を100円として算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も100円として設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「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24年5月16日最終改定）も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

## (10) その他

標準的な運賃の設定に当たって想定している主な適用方法は上記のとおりであるが、従来の商慣習上、運送に一定の資格や措置を要する場合など、個々の運送の実情によるコストの変動に応じて、上記に含まれない運賃計算方法の特例や、各種割増（※）・割引等が行われる場合がある。運送事業者においては、自ら行う運送の実態等に応じて適切な運賃表の適用方法を設定する必要がある。

※例：品目割増、特大品割増、冬期割増、悪路割増等

## 燃料サーチャージについて

1. 以下の算出方法による。

基準価格：100.0円 スタンド価格による。

改定刻み幅：5.0円

改定条件：改定の刻み幅5.0円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。

廃止条件：軽油価格が100.0円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。

計算式：(距離制運賃)

走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)  
(時間制運賃)

平均走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)

2. 燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブルは下表のとおり。

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00円	—
～ 100.00円	廃止	
100.00円超～ 105.00円	102.50円	2.5円
105.00円超～ 110.00円	107.50円	7.5円
110.00円超～ 115.00円	112.50円	12.5円
115.00円超～ 120.00円	117.50円	17.5円
120.00円超～ 125.00円	122.50円	22.5円
125.00円超～ 130.00円	127.50円	27.5円
130.00円超～ 135.00円	132.50円	32.5円
135.00円超～ 140.00円	137.50円	37.5円
140.00円超～ 145.00円	142.50円	42.5円
145.00円超～ 150.00円	147.50円	47.5円
150.00円超～ 155.00円	152.50円	52.5円
155.00円超～ 160.00円	157.50円	57.5円
160.00円超～ 165.00円	162.50円	62.5円
165.00円超～ 170.00円	167.50円	67.5円
170.00円超～ 175.00円	172.50円	72.5円
175.00円超～ 180.00円	177.50円	77.5円
180.00円超～ 185.00円	182.50円	82.5円

※ 代表価格は、刻み幅の0.5倍の額を基準価格に加算した額とした。

※ 上昇額は、(代表価格－基準価格)とした。

## 別添

3. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおり。

車種	燃費
小型車(2tクラス)	○○ km/L
中型車(4tクラス)	○○ km/L
大型車(10tクラス)	○○ km/L
トレーラー(20tクラス)	○○ km/L

4. 時間制運賃を算出する上での条件(平均走行距離)は以下のとおり。

車種	8時間制	4時間制
小型車(2tクラス)	100km	50km
中型車(4tクラス)	130km	60km
大型車(10tクラス)	130km	60km
トレーラー(20tクラス)	130km	60km

5. 端数処理等

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

## 燃料サーチャージ: 燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度

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又は増額改定して適用する。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、燃料価格が鎮静化した場合にはこれを廃止する。

### 【燃料サーチャージを導入する場合の設定方法】(貸切運賃の場合)

#### (1) 基準となる燃料価格の設定

燃料サーチャージが燃料価格の変動幅を基に算出することから、現行の荷主企業と運賃契約を交わした時点の燃料価格や届出運賃時点の燃料価格等を基準価格として設定。

#### (2) 燃料サーチャージの改定及び廃止の設定

燃料価格は短期間、極端には日々変動するため、その都度改定するのではなく、ある一定の軽油価格帯を設定し、その軽油価格帯における算出上の燃料価格の上昇額を決めておく。また、改定及び廃止する場合の条件を、設定時に明確に荷主企業に示しておく必要がある。(表参照)

#### (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する。

#### (4) 燃料サーチャージの額の算出

- ① 燃料価格上昇額を現在の軽油価格帯に対応させ、燃料価格上昇額を算出する。
- ② 距離制・時間制運賃に対応した燃料サーチャージ額を算出。

#### 【距離制貸切運賃に対応した燃料サーチャージ額の算出式】

$$\text{燃料サーチャージ額} = \text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/L)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/L)}$$



#### 【計算例: 燃料価格100円/Lの際、燃費3km/Lの車両で150kmの輸送を行う場合】

$$1750\text{円} = 150\text{km} \div 3\text{km/L} \times 35\text{円/L}$$

燃料サーチャージ価格変動表(例)

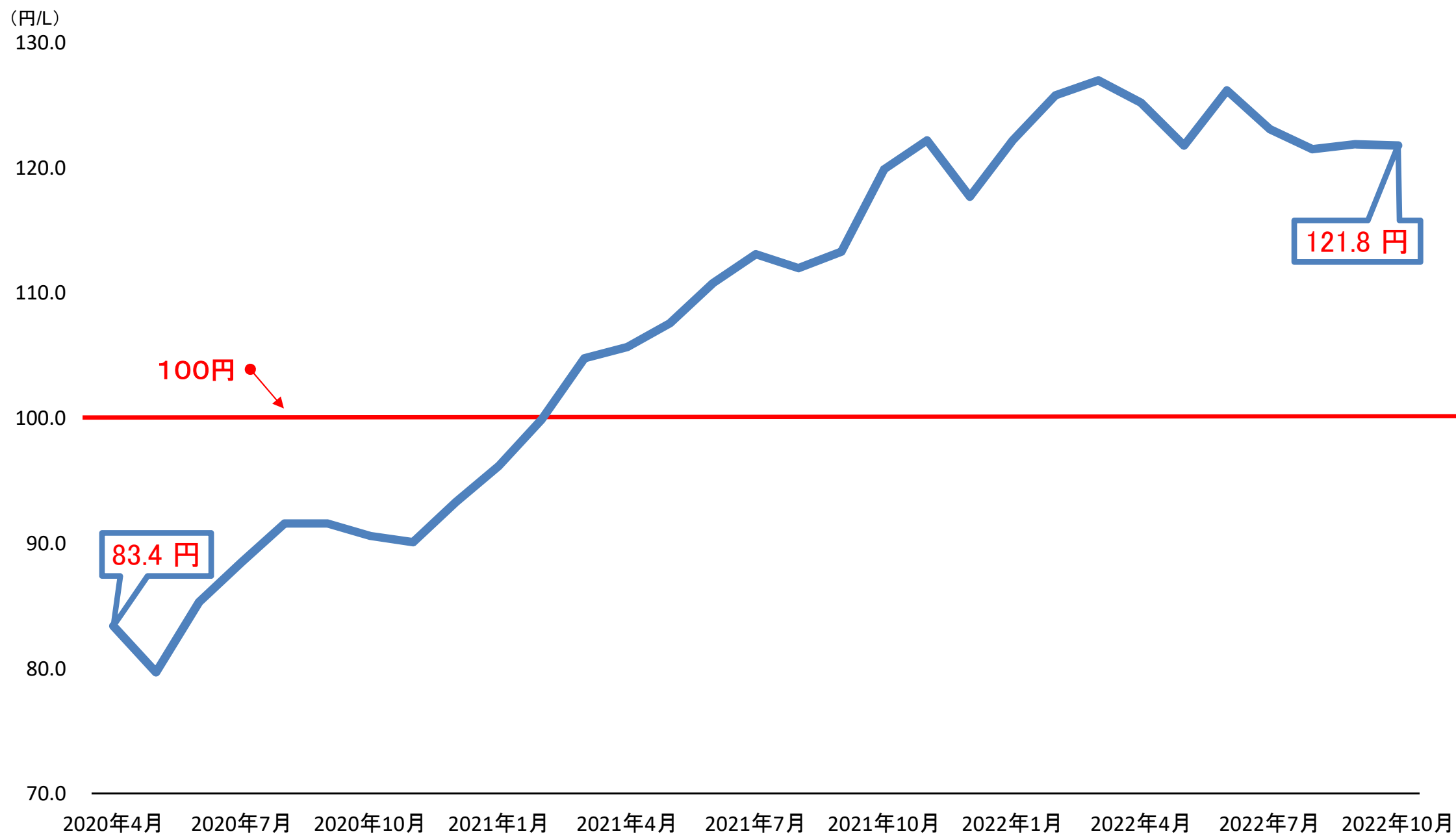
改定する価格帯(A)	基準価格(B)	燃料サーチャージ算出上の価格(C)	算出上の燃料価格上昇額(D)=C-B
65円未満	65円	サーチャージを廃止	
65~75円未満		70円	5円
75~85円未満		80円	15円
85~95円未満		90円	25円
95~105円未満		100円	35円
105~115円未満		110円	45円
115~125円未満		120円	55円



### **3. 「燃料サーチャージ」の計算式等を告示する必要性について**

---

# 標準的な運賃の告示以降の軽油価格(ローリー価格)の推移



## 対応策

### ○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。  
(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

### ○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を設置。  
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を明記

### ○荷主働きかけ等の法的な対応

⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。  
⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

### ＜貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

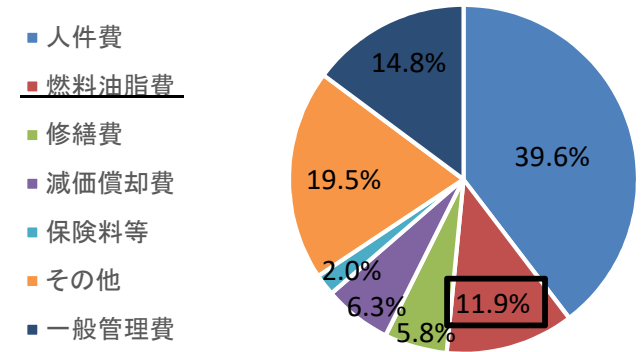
要請してもなお改善  
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

### ＜営業費用に占める燃料費の割合＞



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和2年度決算版)

### ＜相談窓口・目安箱(国交省HP)＞



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

● 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷主の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

#### 1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

[荷主団体あて周知文書](#)  
[運送委託者向けリーフレット](#)  
[標準的な運賃パンフレット](#)  
[燃料サーチャージガイドライン](#)

#### 2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃料十分にできるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料價

相談窓口一覧 ← 相談窓口

#### 3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和三十九年法律第120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成

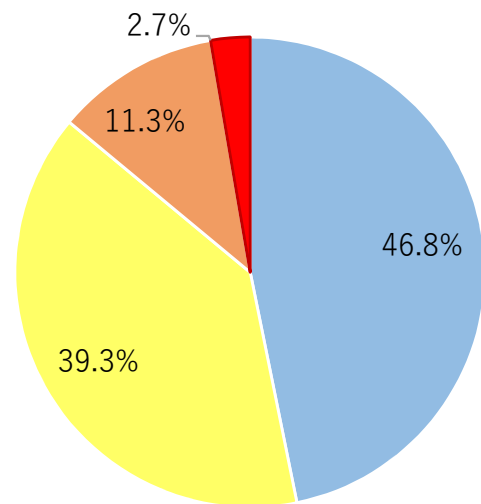
輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← 目安箱

## 燃料高騰による価格転嫁状況 (実運送事業者の回答)

- 荷主等との価格交渉の結果、「**価格改定等行った**」と回答した実運送事業者は**47%**  
 (「**運賃等の改定**」(24.7%)、「**燃料サーチャージの導入**」(16.3%)、  
 「運賃、燃料サーチャージ以外の名目で燃料費相当分を受け取ることにした」(5.9%))
- 「荷主等と価格交渉したが、改定に至らなかった」と回答した実運送事業者は11.3%  
 「価格交渉に応じてもらえなかった」と回答した実運送事業者は2.7%

【集計期間: R4.1月～2月、有効回答数: 運送事業者984社】

### 【実運送→荷主・元請】



- 価格改定等行った
- 価格交渉しなかった
- 価格交渉したが、改定に至らなかった
- 価格交渉に応じてもらえなかった

### 価格交渉しなかった主な理由

- ・以前断られた、言い出しにくい。
- ・荷主も原価が高騰している。
- ・過去交渉して仕事量を減らされた。
- ・価格が下がった時、値下げ交渉される。
- ・仕事を失う可能性がある。
- ・交渉まで手が回らない。
- ・自社の準備不足
- ・安く仕事を取る他社に仕事を取られる。
- ・今後交渉する予定。

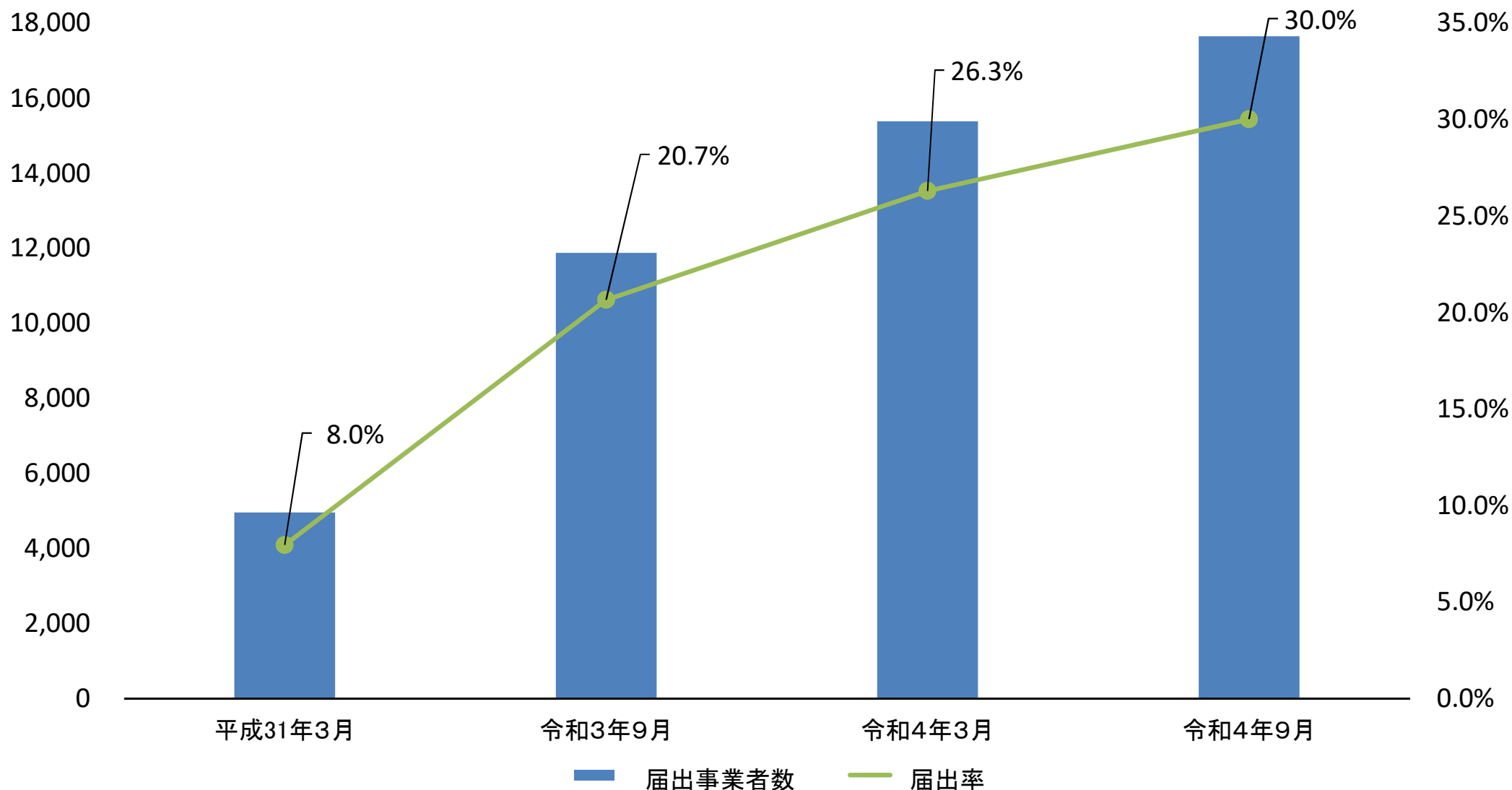
### 価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由

- ・元請からの運賃が改定されないため。
- ・真荷主からもらえてないので、支払えない。
- ・今期の運賃が決まっているため。

### 【国交省等の取組み】

- 荷主等への周知、広報 (国交省、トラック協会)
- 適正取引相談窓口 (国交省)
- 交渉に応じていない場合「働きかけ」等の法的措置 (国交省)
- 交渉に応じてもらえなかったと回答した者への追加調査 (国交省)
- 公正取引委員会、中小企業庁による価格転嫁対策
- 原価計算セミナー (全日本トラック協会)

(者)



燃料サーチャージの收受は、荷主との関係でも浸透しつつあるが、燃料サーチャージの計算式等を標準的な運賃の告示として位置づけることにより、普及を加速化していく