

令和7年度標準的運賃に関する実態調査結果

令和8年8月

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課

調査項目

1. 各社の概要（業務内容等）
2. 営業所の概要（所在地、主な取扱品目、企業規模等）
3. 標準的運賃の認知状況
4. 令和7年度契約における原価計算の実施状況
5. 荷主との令和7年度契約の運賃交渉状況
6. 令和7年度のドライバーの賃上げの状況
7. 令和7年度契約についての交渉予定
8. 令和7年度における庸車の実施状況
9. **標準的運賃の活用における課題について**

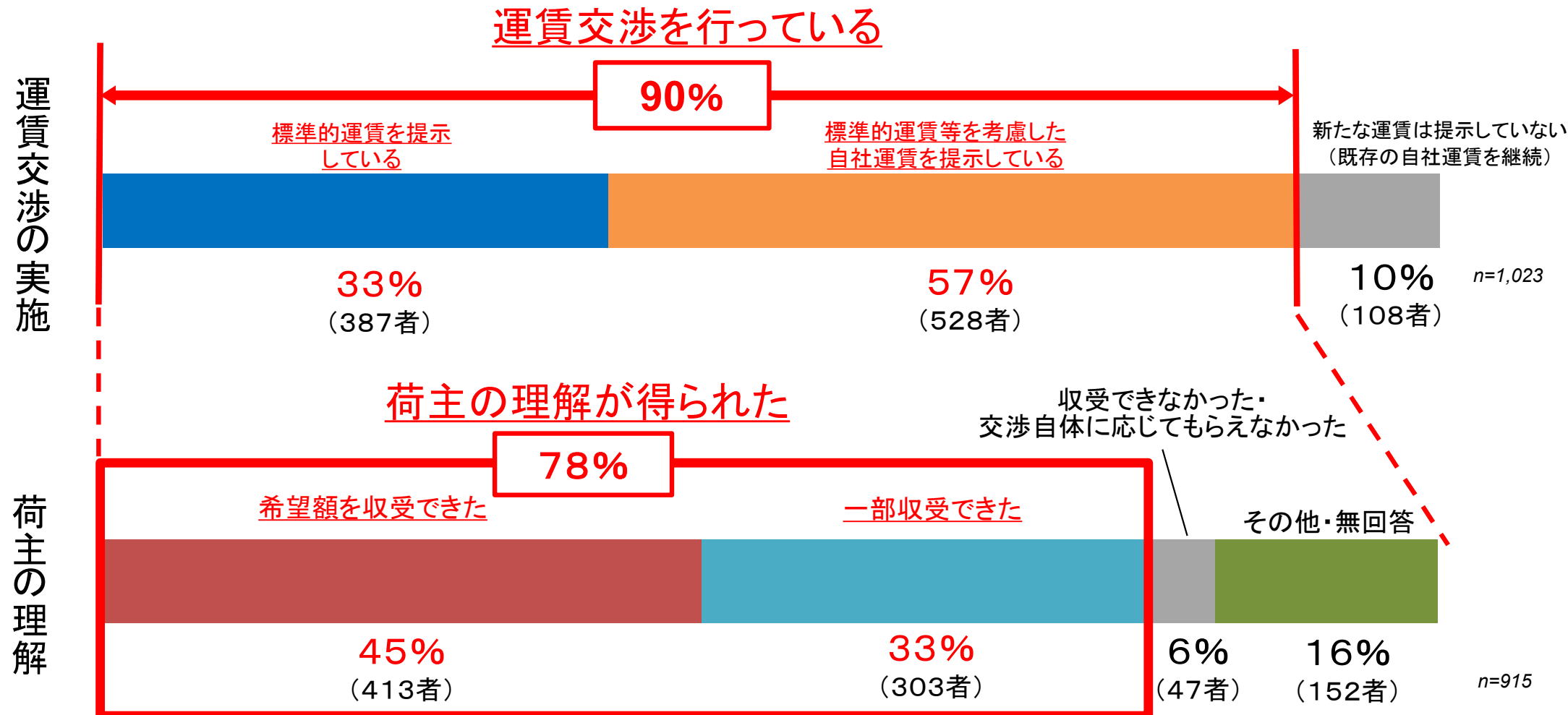
標準的運賃の活用における課題 (n=1097) (複数回答)



【標準的運賃に関する事業者からの声】

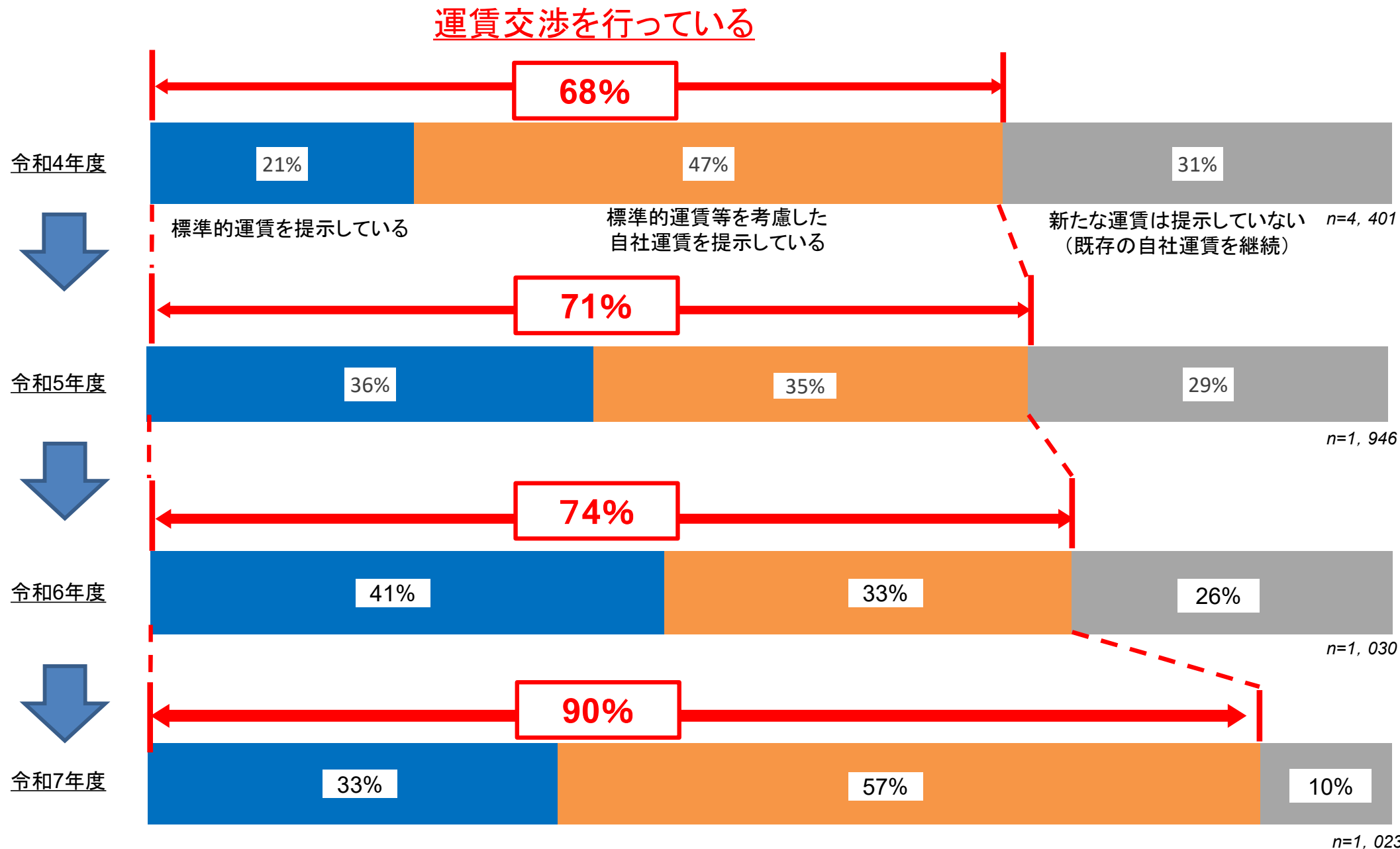
- 待機料、荷役料に加えて高速料金、深夜割増、冬季割増等について、荷主も理解しつつあるが、法的根拠のない附帯料金については払う理由がないと言う担当者もいる。運賃同様に附帯料金もきちんと支払うように義務化してほしい。
- 荷主側にとって運送コストの割合が非常に高く、数%の値上がりでも経費高となるため標準的運賃を提示した際、金額が乖離しすぎて交渉の場になると初めから嫌な顔をされることがほとんど。
- 同業他社による競争もあり過度な値上げ交渉による失注リスクを伴う。商取引上競争相手がいるのは仕方ないものの、トラック運送事業者が標準的運賃を荷主へ提示するよう義務付けていただきたい。

- 運送事業者の運賃交渉の状況や、運賃交渉に対する荷主の理解について調査。
- 運賃交渉を行っている事業者は全体の90%、このうち荷主の理解が得られた事業者は78%であり、6%は「希望額の収受ができなかった」や「運賃を提示したものの、交渉自体に応じてもらえなかった」と回答している。



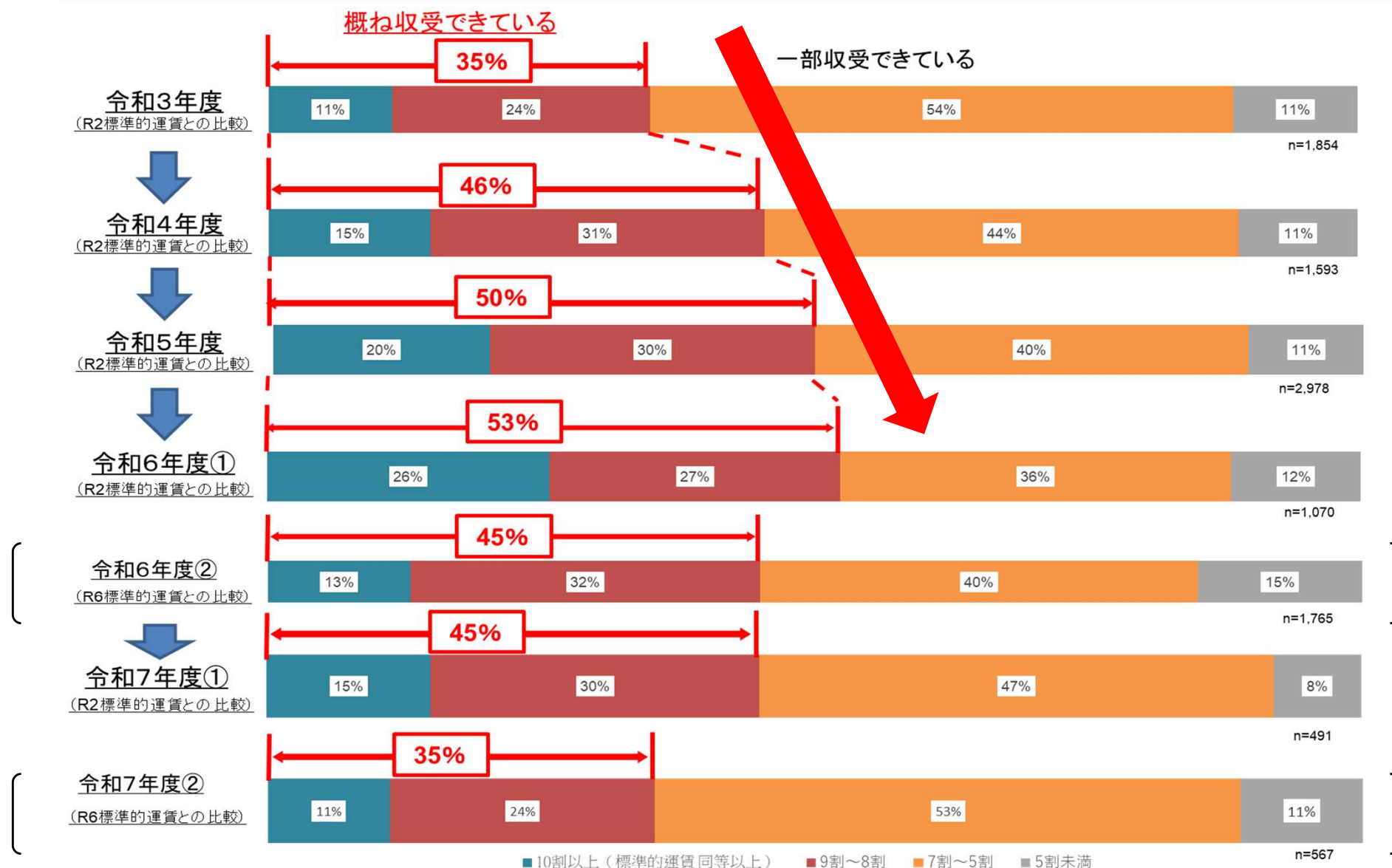
(参考)運賃交渉の実施状況の推移

○ 運賃交渉を行っている事業者の割合は、近年微増してきたが、令和7年度は90%となり、前年度より16%増加した。



収受運賃実態調査結果～「標準的運賃」との乖離率の推移～

- 「標準的運賃」と実際に収受できた運賃との乖離率を調査
- 令和2年に告示した「標準的運賃」と比較した場合、「概ね収受できている」割合は増加傾向にあったが、令和7年度はやや減少している。



※令和7年度調査はサンプル数が過去調査と比較して少ないことに加え、回答者の属性(地域構成等)が令和6年度と大きく異なっていたことから、結果の解釈および過去調査との単純な比較には一定の留保が必要である。