

標準的運賃に係る実態調査結果について(令和7年度)

国土交通省
物流・自動車局貨物流通事業課

WEBアンケート調査概要

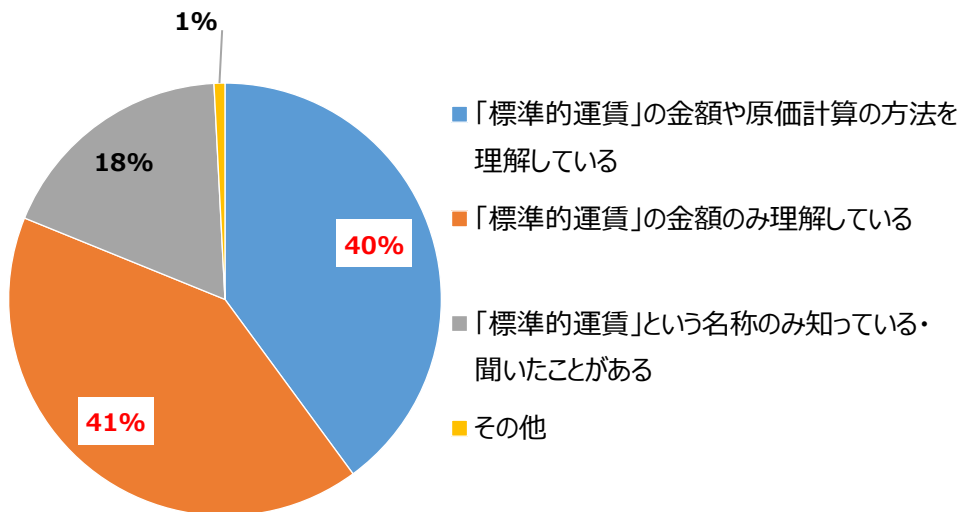
一般貨物自動車運送事業者

調査対象	公益社団法人全日本トラック協会の会員事業者
回答者数	約 1,200 社

調査結果：認知状況

標準的運賃の認知状況は、「金額を知っている」(41%)、「原価計算の方法を理解している」(40%)、**全体で81%**。(R6年度:「金額を知っている」36%、「原価計算の方法を理解している」50%、全体86%)

「標準的運賃」の認知状況 (n=1230)



標準的運賃 届出までのプロセス

STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

調査結果：原価計算の実施状況

「原価計算を実施した」事業者は**77%**

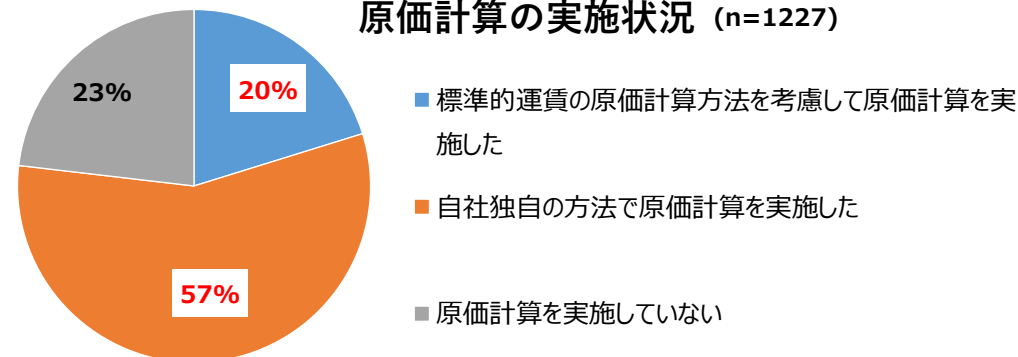
(R6年度84%)

「原価計算を実施していない」事業者は**23%**

(R6年度16%)

「原価計算を実施していない」とした284社の内、112社は「やり方がわからない」と回答

原価計算の実施状況 (n=1227)



調査結果：運賃交渉の「実施状況」

- ・ 荷主に対して行った交渉実施状況を調査。
- ・ **約90%の事業者が運賃交渉を実施** (R6年度74%)
- ・ 交渉を実施していない理由としては、「契約打ち切りの恐れ」、「荷主の経営状況を考慮」が多い。

標準的運賃 届出までのプロセス

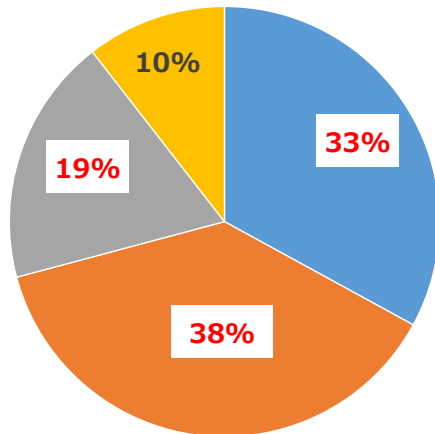
STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

荷主へ新たな運賃の提示状況 (n=1023)



- 標準的運賃（告示運賃）を提示した
- 標準的運賃又は自社独自の原価計算に基づく自社運賃を提示した
- 具体的に値上げ額や値上げ率を提示している
- 新たな運賃は提示していない（既存の自社運賃を継続）

新たな運賃を提示していない理由 (n=108) (複数回答)



調査結果：運賃交渉の「結果」

- 事業者において見直すべきとした契約について、荷主に対して行った交渉結果を調査。

【交渉実施結果】

- 全体では、「希望額の収受」又は「一部収受」が約78%。
(R6年度74%)
- 「標準的運賃」(告示運賃)を提示した事業者は、約80%が「希望額の収受」又は「一部収受」。
- 「標準的運賃」または「自社独自の原価」を基にした運賃を提示した事業者は、約88%が「希望額の収受」又は「一部収受」。
- 「収受できなかった」「交渉に応じてもらえなかった」が約6%と昨年より減少している(R6年度：約13%)。

標準的運賃 届出までのプロセス

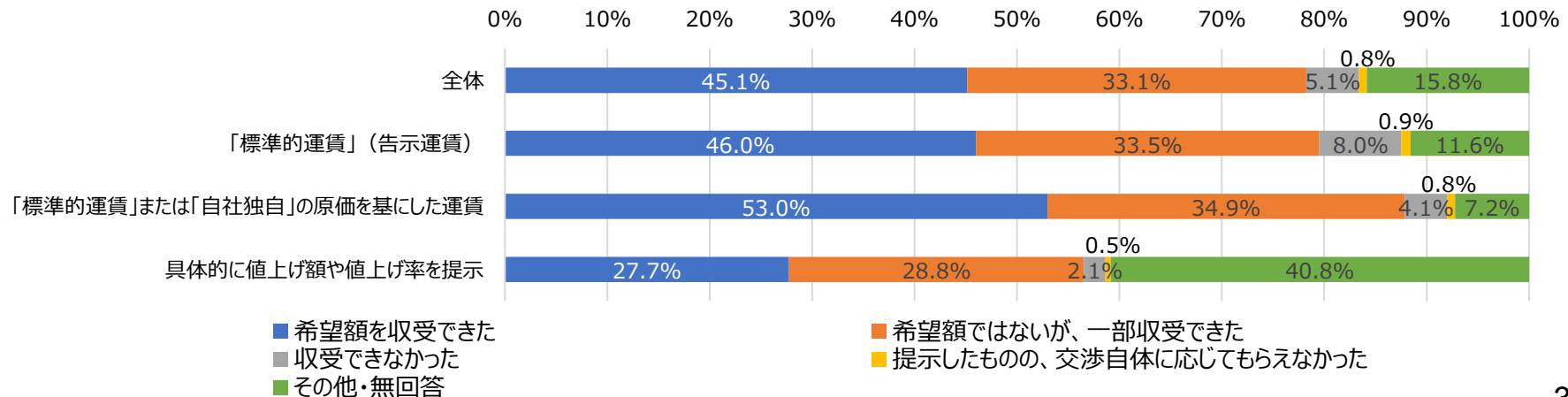
STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

新たな運賃(告示運賃)に対する荷主の対応状況 (n=915)



調査結果：運賃交渉の「結果」

- ・ 運賃交渉の結果、令和 7 年度の一運行当たりの収受額が令和 6 年度と比較して、どのように変化したかを調査。

【調査結果】

- ・ 契約471本中、**「増加」が80%**、「増減なし」が19%、「減少」が2%であった。
- ・ 実際に収受できた額が「増加」した契約の中では、**「1～5%」の増加が最も多かった。**

標準的運賃 届出までのプロセス

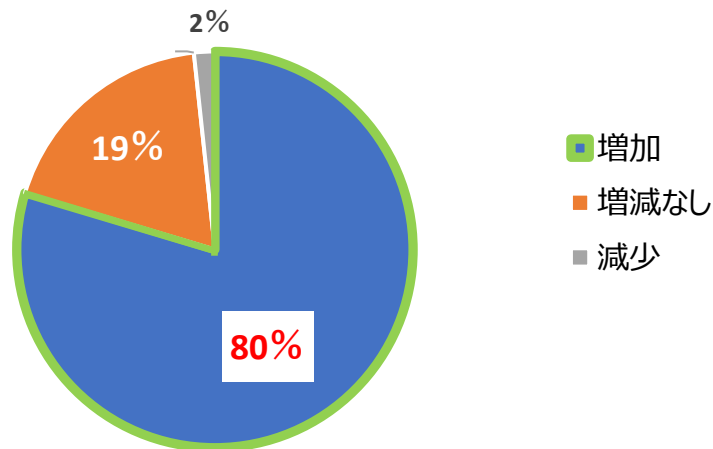
STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

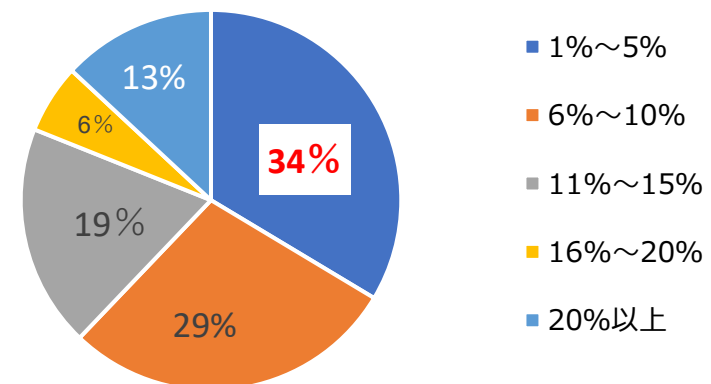
STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

一運行当たりの収受額の変化 (n=471)



増加率の内訳 (n=375)



調査結果：運賃交渉の「結果」

運賃交渉の結果、ドライバーの賃上げを実施したかを調査。
賃上げを実施した企業については、さらに平均賃上げ率を調査。

【ドライバーの賃上げ状況】

- ・ 運賃値上げを（一部でも）原資として、賃上げを実施した企業は、約50%（R6年度約60%）。
- ・ 運賃値上げを（一部でも）原資として、賃上げを実施した企業の平均賃上げ率は、「5%～10%未満」が39%で最も多く、続いて「3%～5%未満」が20%であった。

標準的運賃 届出までのプロセス

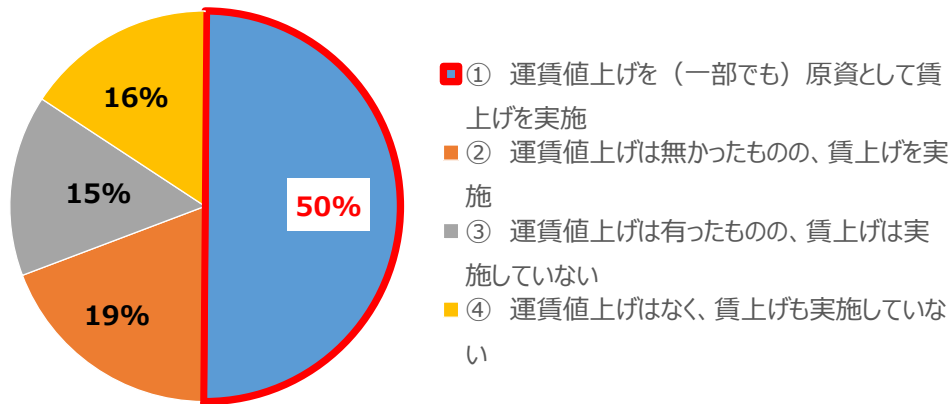
STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

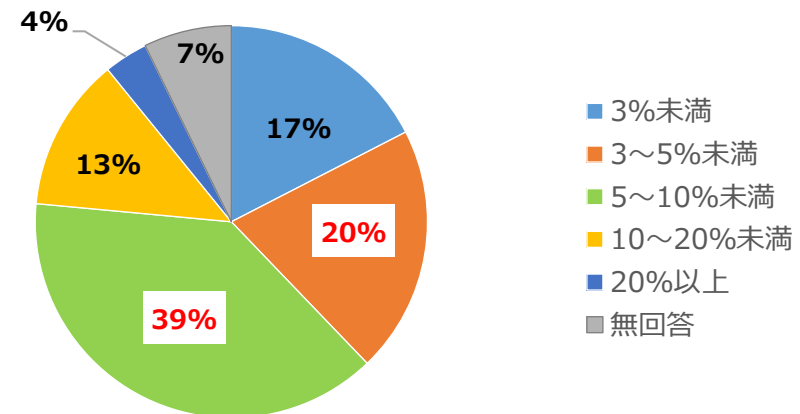
STEP 4 運賃の事後届出を行う

令和7年度のドライバーの賃上げの状況 (n=1213)



平均賃上げ率 (n=608)

(運賃値上げを（一部でも）原資として賃上げを実施した事業者)



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

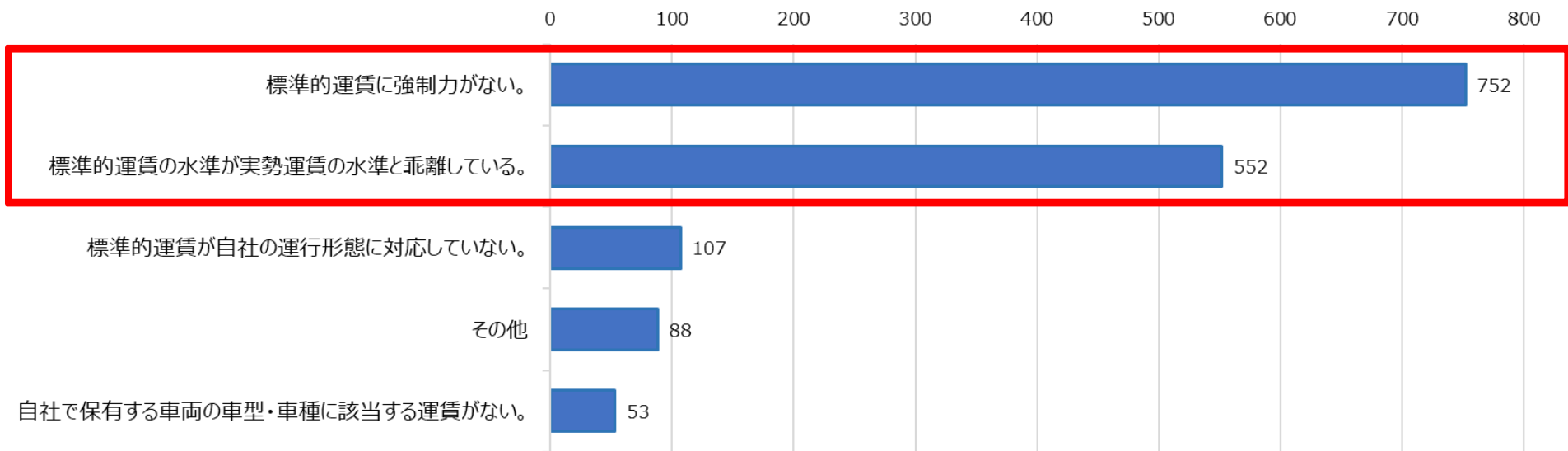
5. 荷主との令和7年度契約の運賃交渉状況
6. 令和7年度のドライバーの賃上げの状況

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)

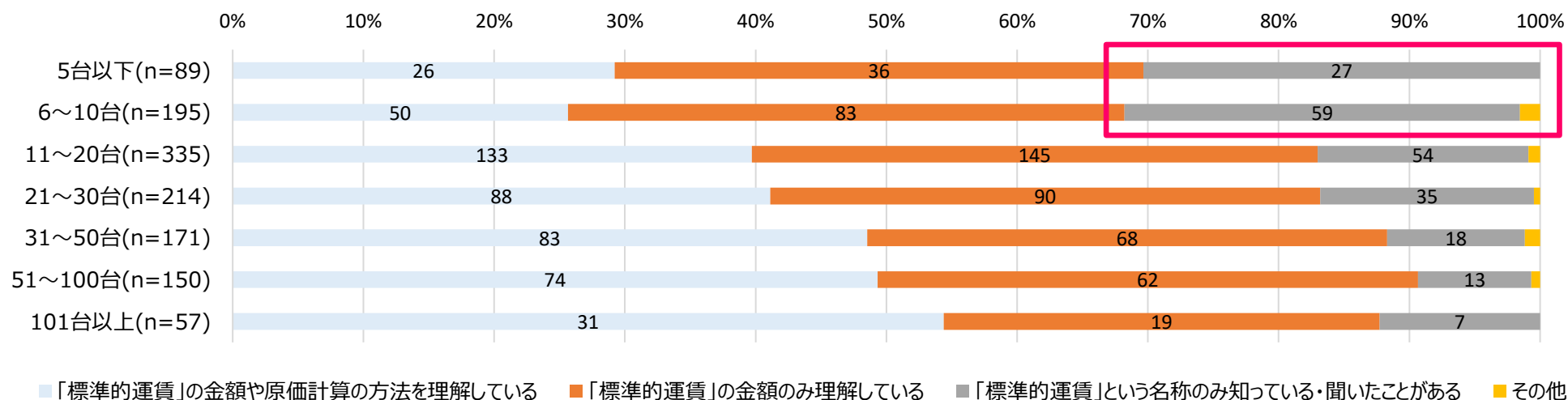


【標準的運賃に関する事業者からの声】

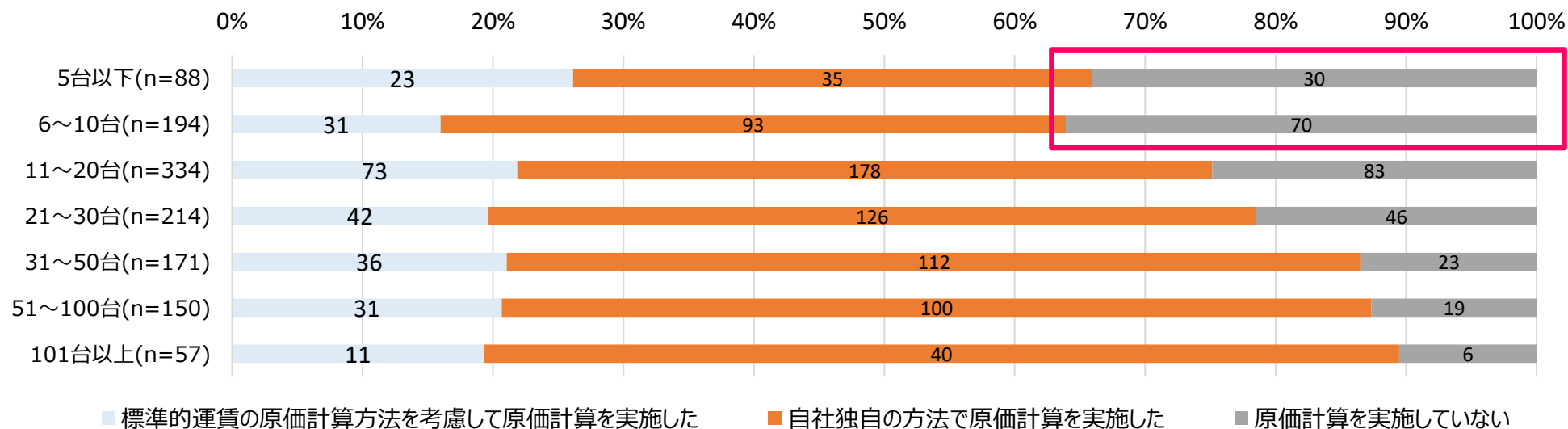
- ・待機料、荷役料に加えて高速料金、深夜割増、冬季割増等について、荷主も理解しつつあるが、法的根拠のない附帯料金については払う理由がないと言う担当者もいる。運賃同様に附帯料金もきちんと支払うように義務化してほしい。
- ・荷主側にとって運送コストの割合が非常に高く、数%の値上がりでも経費高となるため標準的運賃を提示した際、金額が乖離しすぎて交渉の場になると初めから嫌な顔をされることがほとんど。
- ・同業他社による競争もあり過度な値上げ交渉による失注リスクを伴う。商取引上競争相手がいるのは仕方ないものの、トラック運送事業者が標準的運賃を荷主へ提示するよう義務付けていただきたい。

認知、原価計算実施状況共に「小規模事業者」に低い傾向。

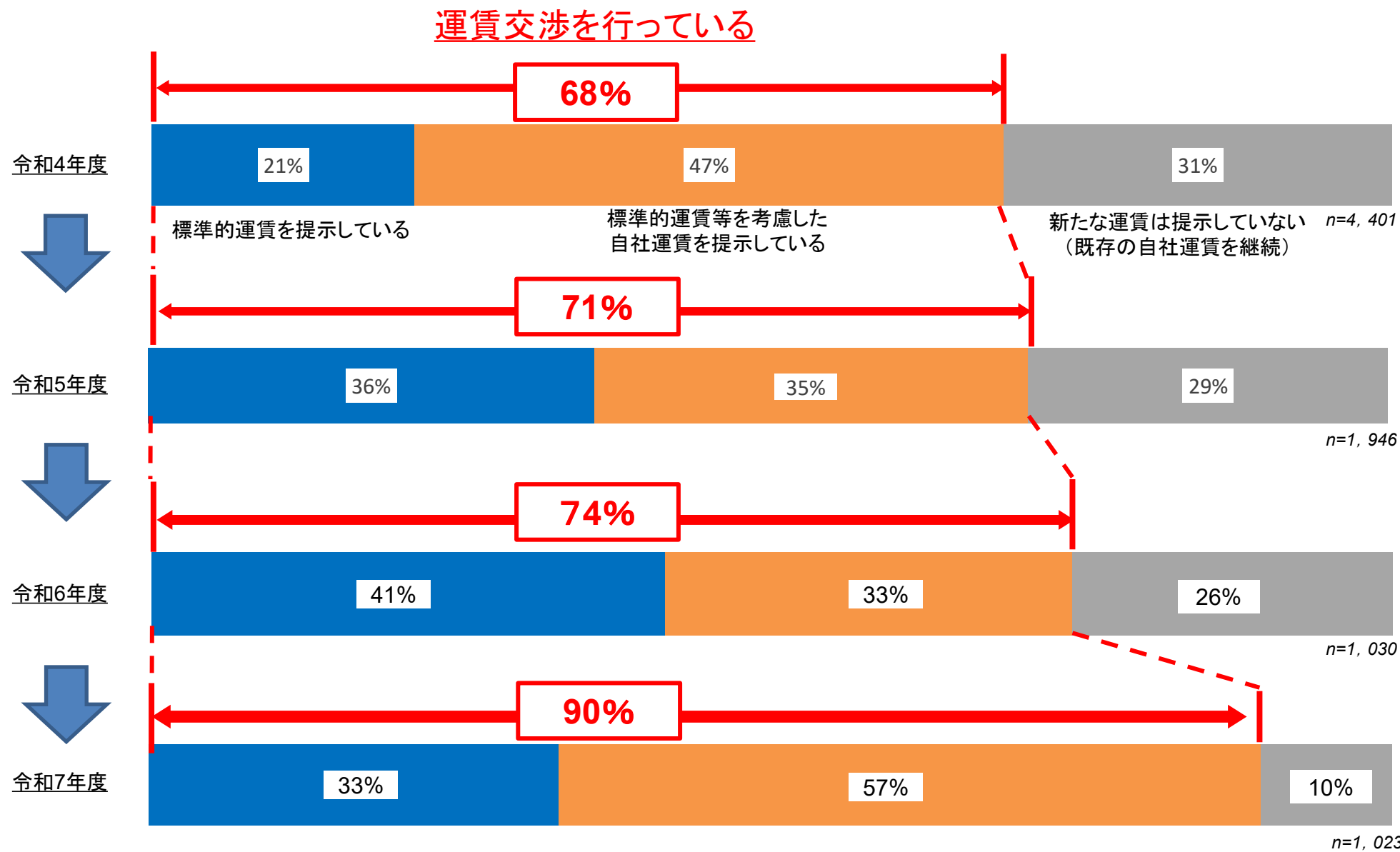
「標準的運賃」の認知状況 (n=1211)



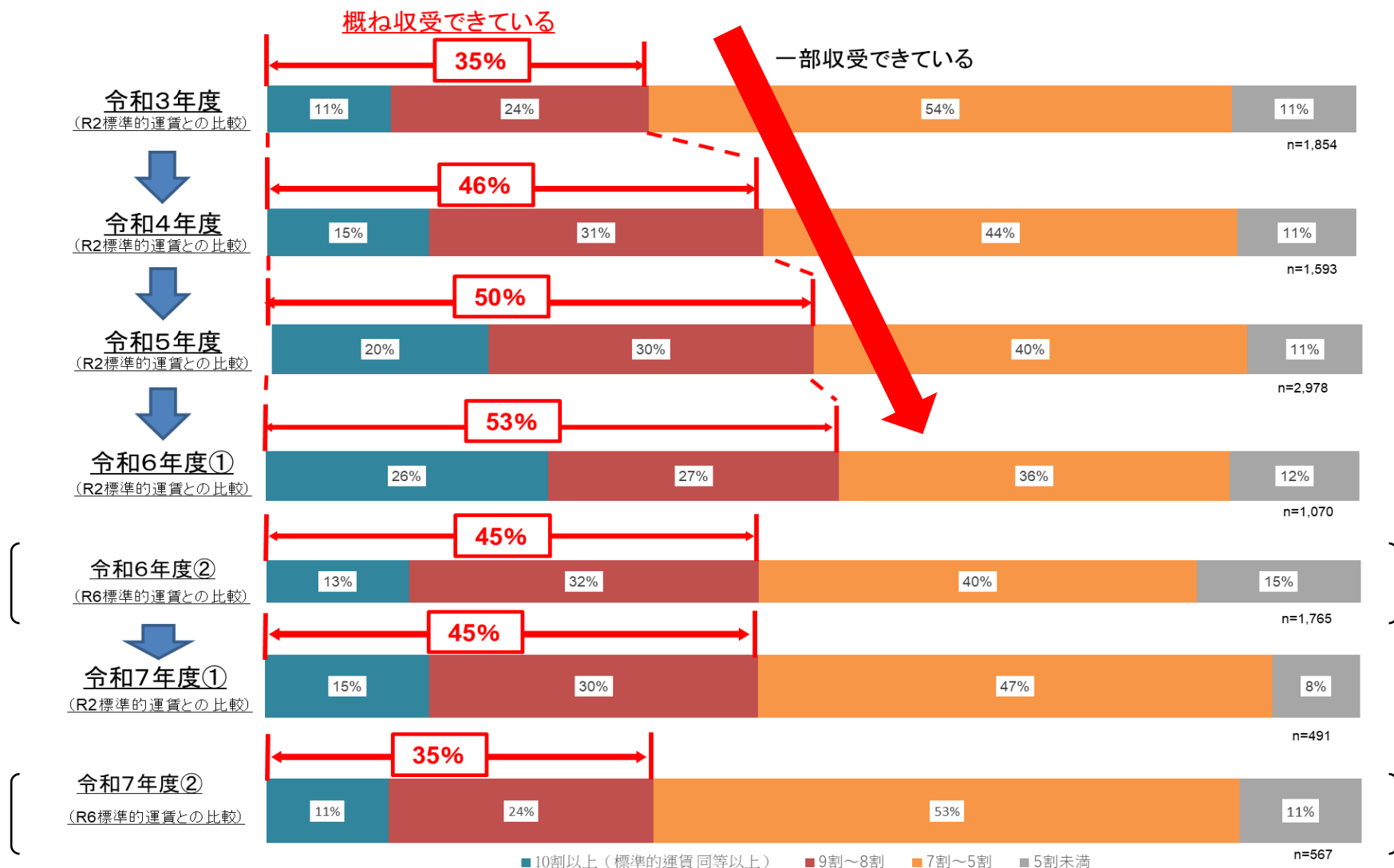
原価計算の実施状況 (n=1208)



○ 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。



- 「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。

(参考) 標準的運賃に係る実態調査結果について(荷主)

WEBアンケート調査概要

荷主

調査対象	ホワイト物流推進運動において把握した荷主企業
回答者数	約200 社

調査結果：認知状況

・標準的運賃を「知っている」と回答した荷主企業について、標準的運賃という名称のみでなく「**金額を知っている**」、「**原価計算の方法を理解している**」と回答した荷主企業は**72%**。
(R6年度67%)

標準的運賃 届出までのプロセス

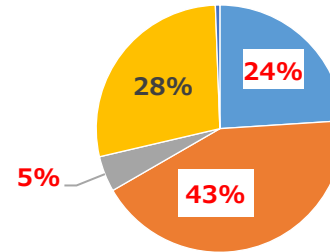
STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

標準的運賃の認知内容 (n=171)

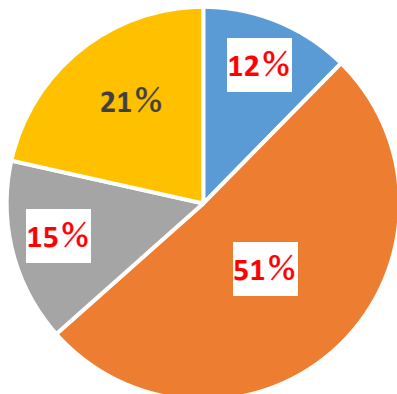


- 金額や原価計算の方法などすべて理解している
- 「標準的な運賃」の金額についてのみ理解している
- 原価計算の方法についてのみ理解している
- 「標準的な運賃」という名称のみ知っている・聞いたことがある
- その他

調査結果：運賃交渉の状況

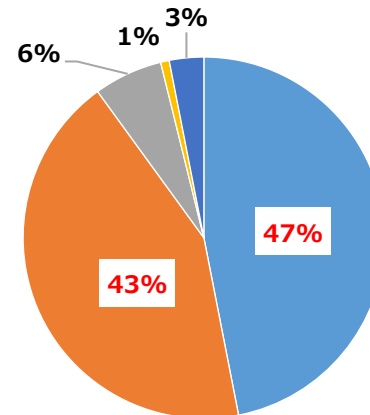
・運送事業者から「**新たな運賃を提示されたことがある**」と回答した荷主企業は**78%**。
(R6年度80%)
・提示された「**新たな運賃を受け入れた**」、「**新たな運賃について一定程度受け入れた**」と回答した荷主企業は**90%** (R6年度89%)

事業者からの運賃提示状況 (n=186)



- 標準的運賃を提示されたことがある
- 標準的運賃を考慮した運賃を提示されたことがある
- 標準的運賃、標準的運賃を考慮した運賃のどちらも提示されたことがある
- 新たな運賃は提示されたことはない(既存の運賃を継続)

事業者への対応 (n=130)



- 新たな運賃を受け入れた
- 新たな運賃について一定程度受け入れた
- 現在交渉中
- 受け入れられなかった
- その他