

Q14. 「2024年問題」対応にあたり、運輸行政に望むことはありますか。

高速割引時間の緩和、運送事業者割引導入、免許保持者への奨励金

運送業の中でもジャンル分けをしてもらわないと困る。食品と現場へ資材を運ぶのは別である。

荷主企業への行政としての直接的な働きかけ

2024年問題は、運送事業にとっていいことなのか？収入が減少すれば辞めるドライバーが増え、人材不足は更に深刻になる。

運輸業界全体の賃金見直し。補助金の配布の検討

標準的な運賃を頂くことが出来るよう、荷主などへ指示であるとか、下請け等の業者に補助金制度を作って頂くことで中小企業のドライバー不足、人材確保、労働条件見直し、高齢化には一定の効果を見込むことが出来るのではと考えます。そのまま規制を進めると実運送を担う中小企業は燃油高騰、社保値上げ、人件費高騰に耐えることはもちろん、人材を新規で雇い入れ教育していくことは困難で、先行きは暗い。

原油高騰に対する補助金は2回受けられて大変助かりました。今後、高騰がさらに続くようであれば、このような支援補助金はありがたい、運営も助けられますので、諸々の事情に反映されるように思います。

ドライバーへの補助金

外国人労働者の業務開放(ドライバー)転用実習制度の確立等、雇用制度を緩和してほしい。

運用事例

職種別の最低賃金の創設。標準的な運賃に強制力が無いため、交渉が進まない。特殊車両だと荷主も限られ、荷主勧告制度もあるが、今後の取引が円滑に進まない。

運送事業者に対して高速料金の割引を特例実施にしていきたい。

高速道路の24時間、時間に関係なく大幅値引き。これにより労働時間の短縮、燃費の向上、夜間トラックの渋滞緩和、交通事故の減少、利益が出た分で賃上げにもつながっていく。

個々のドライバーごとの勤務時間変動などの対応を望む。例えば、年齢ごとの時間、40代300時間、50代250時間等ドライバーが望めば時間の相談をし、仕事をするような体制づくりなどやり方があると思う。

失敗事例、誤りを犯しやすい判断など

荷主への説明を行政からしていただきたい。

公共工事や大手下請け等の現場でも、健康診断や定期診断等で問題が無ければ、年齢上限引き上げをしていただくと元気な高齢者でも働ける環境になるし、事業者も人材不足の解消に少しでもつながるのでは。

高速道路の深夜割増の見直し

高速道路の無料化

積極的に行政が介入し管理推進してもらいたい

営業車だけではなく、白ナンバー車への規制も厳し記してもらわないと会社は存続していけなくなる。

荷主側の教育。

タクシーと同様な運賃体系を公示し、荷主の意識向上を図って頂きたい。貨物利用運送事業者に対する標準運賃を遵守するよう、行政指導の強化。

下請事業者に対しても標準的な運賃が収受できるような仕組み

荷待ち、待機時間を極力なくす、荷主に対する周知か、ポスター、チラシが欲しい

現状では不可能に近い状況もまだまだあります。5年の猶予を与えられたとて出来ていません。現状の進捗を見て行政としてこうしろではなく、今後の物流をどうすれば中小の運送会社が生き残れるか考えて欲しい。

若い人材をトラック業界を魅了させる環境づくり

輸送、貨物車輛の高速料金割引

取組みについて分かりやすい資料及び説明。2024年問題についてあまり理解できていません。

物流コストの軽減、緩和措置

ETCの時間が早く落ちることが出来れば違うのでは。せめて営業ナンバーは早く落ちることが出来ればいいと思う。

標準的な運賃の理解を求める行動。荷主関係省庁との連携。成功事例の情報提供

成功事例の開示とマニュアル的なものの開示

荷主の理解と協力が必至であり、荷主側への運動、働きかけを強力に推し進めていただきたい。

多重下請けの禁止、もしくは実運送事業者へ標準的な運賃の支払い義務化。高速料金の無料化。

2次3次の庸車が多い為、値上げが難しいので、考慮してほしい

運賃を制度化

国の許可事業者なので、運賃の自由化をなくし、全国一律の最低運賃の設定があった方が良い。

業界全体の運賃値上げを末端にまで行き届くように周知してください。

24年問題をすべての業種に適用させること自体に無理がある。

本質を見ていない。標準的な運賃を支払わない荷主に対し罰則を設けて欲しい。

運送会社に規制かける前に、荷主を厳しく規制しろ。

パート・アルバイトによる運転業務を考えて欲しい

行政から運送会社ではなく、荷主に対して標準的な運賃の支払いを強く要請してほしい。

運送業界では無理な条件である。

白ナンバーの排除

行政に望むだけ無駄

2024年問題について法改善（変更）が見込めないのであれば、手厚い補助金等を検討いただきたいです。

下請け業者に国で定めている適正運賃を支払う法律を作る。支払う利率に対しても上限を法律を作る。

労働時間短縮のためにも、高速道路の利用による、運送業への割引き等の対応を考えてほしい

運送業は別途管理してほしい（特別ゆうよ）2024年問題は中小企業には死活問題

2024年問題による、コスト増加に対応するための助成金制度を作っていただきたいです。

・標準的な運賃の法制化・規制緩和の見直し・大手3PLが儲かる構造から、実運送会社の経営が成り立つ構造への改革

標準的な運賃に関し、行政から荷主に対しての指摘・指導を何らかの形で行って欲しい。それがなければ小規模業者の発展は見込めない。

・他産業並みに待遇改善をしていくためには、1社1社が動いても得るものは少ない。民間主体とあるが、行政が主体となり、指導（会社名の公表による処罰も含め）を頂きたい。

荷主企業には未だに安い運賃でも運ぶ運送会社があると考えている。担当者がいるようなので行政からも適正な運賃を支払わないと運送会社の経営ができない状況を周知できるシステム構築をお願いしたいです。

成功事例の開示

メーカー、流通（小売、卸）業界を巻き込んだ待機時間の減少。高速道路利用料金の割引拡充。休憩スポットの整備拡充

高速道路のさらなる値下げ 燃料の値下げ

荷主にたいし適正運賃の規制や最低限を義務化（民間努力だけでは限界がある）

机上の空論のように現場改善にはなりがたいが努力する！

燃料の高騰をどうにかしてほしい。標準的な運賃が義務化になるようにおねがいしたい

| |
|---|
| <p>運賃の交渉を個人に任せるのが、かなり不都合な気がするため、独自では努力しているが、運送会社に任せきりではなく、行政からも個々に荷主に訴えていただきたい。</p> |
| <p>モデルケース（成功事例、参考事例）の紹介、荷主側の行動を促す具体的な施策（罰則強化等）</p> |
| <p>高速道路の料金値引きと最高速度の設定見直し（大型）燃料価格（税金）の引き下げ</p> |
| <p>すぐに100点とはならなくても問題解決に前向きに取り組む事業者には伴走型支援を望む（1～2年）</p> |
| <p>これ以上大企業と中小零細との格差が広がるような日本にならないようにしてもらいたい。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路の走行距離が長くなるほど、割引率を増加させる ・ もしくは、300 km以上区間の別途高速料金を義務付ける。 ・ 割引時間帯の制限撤廃。 ・ 水屋の新規参入、営業所追加に対する審査と規制の強化 |
| <p>2024年問題の見直し、運賃と料金の区別と燃料サーチャージの法律義務化 最低運賃の法律義務化</p> |
| <p>現状のままでは荷主との間の温度差がありすぎて労働時間が難しく、人員不足と求人書類が上がらない</p> |
| <p>運賃値上げ交渉へのバックアップ（現状の荷主への理解）</p> |
| <p>白ナンバーで運賃取りをしているので工事現場に入らないようにしてほしい。営業ナンバーはそれなりの経費がかかってくるのでそれなりの単価が必要だ。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路：深夜割引廃止（0時過ぎにゲート通過では連続8時間休息できない） ・ 緑ナンバートラックは終日8割引希望 ・ 高速道路や一般道のパーキングエリアを増やしてほしい ・ 法律を先に作ることはやめてほしい（インフラ整備をしてから） |
| <p>基本運賃の底上げ等</p> |
| <p>高速道路の、高速道路の料金割引時間を終日に。</p> |
| <p>物流コストの削減（軽油の単価、高速使用料の見直し等）に協力してほしい</p> |
| <p>厳しく取り組んでほしい</p> |
| <p>もう少し条件を緩和してほしい</p> |

ハローワークに求人依頼すると、すぐに応募者を紹介しますと電話が入るような状況です。まともな求人スタイルなのでしょうか。

労働時間の短縮と経費削減として高速道路の緑ナンバーの無償化or一律50%割引

高速道路料金の更なる割引と高速道路の大型車の最高速度の緩和80km/h⇒100km/h

運輸行政のみならず、発注行政機関からの理解と協力が必要である

一律運賃の法律化

荷主側へのアナウンス

荷主に向けたPR拡大をお願いします。

運送業より荷主に圧力をかけてほしい

運賃の値上げがしやすい方向にしましもらう

最低運賃の改定

標準的な運賃を絶対に下回らないよう取り決めしてほしい

撤廃をお願いいたします。

高速道路の時間割ではなく、日中時間を問わず距離にて割引をして頂き、荷卸し時間を減らせないものか？

運送会社が荷主に対し、運賃交渉をすると、競合他社に仕事が流れる可能性があり簡単には交渉できない現状。運輸行政に望むことは、運送会社ではなく、荷主に対し問いかけてほしい。

物流業の収入が現実、時短に追いついてない。深刻なドライバー不足、運行減が心配

就業時間、拘束時間短縮のため、高速道路使用により、運輸業に対し、高速全面無理を

運送業界の最低賃金の引き上げ

高速道路の無償化、割引率の拡大。設備投資の助成拡大

業種全体の地位向上

荷主に対し、付帯業務に対する支払いの義務化。荷主、運送会社、納品先センターなど、ドライバーを守る行動で各社への指導を強化してほしい

ドライバー収入の減少をとめるためにも最低賃金を決めてほしい

一般荷主への周知

製造、小売業等の荷主となりうる業態に横断的な問題共有と改善取組みを一層行ってもらいたい

行政の思うとおりになれば、すべていいが、全部がうまくいくとは、かなり心配だ

改善基準告示を守れてない業者が低運賃で運行するなど、法令順守している業者の経営圧迫しないよう、適正化、運輸局による指導、監査を強化してもらいたい

運送会社側で、できることは限られているため、荷主を取り締まる必要もあると思います。

運輸局からの標準的な運賃内容を定着させていただきたい

タクシーメーターと同様な運賃設定がいいのではと思う

中小企業側にたった行政を望む

標準的な運賃への理解を求める行動。荷主関係省庁との連携。成功事例の情報共有

業種よっての対応を望む。このままでは業界がもたない。自動車免許制度も前にもどしてほしい。

中小企業、下請けには厳しいと思う

荷主に対し、標準運賃の実効性を進めてほしい。当社のように庸車を使う場合は、運賃+ α がないとやっていけない

運行地域の許可制を作って、労働時間を守る仕組み作りを

標準運賃の下限設定、基準自体が製造業基準になっているので、物流に則した対応になっていない。規制の緩和。

荷主への是正措置の発布

労働条件見直しで、上記すべて当てはまる。国、県が物流に関し真剣に取り組んでもらいたい。高速の無料化

一社ごとに成功サンプルを提示してほしい

自責ととらえるしかないが、2024年は運輸業界だけで騒いでいる感が否めない。大体の荷主は何それという感じ。マスコミを通じ、もっと大きく取り上げ、関心をもってもらいたい。

整備士、建設現場の職業支援や学校はあるが、運送はない。ドライバーになるのはそんなに簡単なことなのか。養成する環境も必要では。

白ナンバー業者の取り締まり強化

望むことはあるが、実現したことがないので

免許改正、高速道路の緑ナンバーの無償化

2024問題への対応状況の監査、違反業者への厳しい指導。適正運賃の法令化。荷主への罰則規定。当問題対応で生ずる不足運転資金の支援策、助成金の拡充。