

平成23年度 出捐金事業実績評価説明書

平成24年8月30日



公益社団法人

全日本トラック協会
Japan Trucking Association



目 次

○輸送の安全の確保①	.....
○輸送の安全の確保②	.....
○環境の保全①	.....
○環境の保全②	.....
○事業適正化①	.....
○事業適正化②	.....
○輸送サービスの改善及び向上①	.....
○輸送サービスの改善及び向上②情報技術の活用	.....
○輸送サービスの改善及び向上②経営基盤の強化	.....
○輸送サービスの改善及び向上②経営支援	.....
○災害時緊急輸送体制の整備	.....

輸送の安全の確保①

(公社)全日本トラック協会
平成23年度出捐金事業評価書

中期目標

- 平成26年度までに営業用トラックによる交通事故死者数及び人身事故件数を次のとおり減少させる。
 - (a)交通事故死者数を308人以下にする。
 - (b)交通事故による人身事故件数を20,600件以下にする。

中期目標設定の背景及び理由

- (1) 国では、2009年3月に『事業用自動車総合安全プラン2009』を策定し、事業用自動車による交通事故死者数及び人身事故件数を10年後に半減させる目標が掲げられた。
- (2) これを踏まえ、トラック業界として『トラック事業における総合安全プラン2009』を策定し、2018年度までに飲酒運転をゼロとすること、及び営業用トラックの死者数及び人身事故件数の削減目標を下記のとおり設定した。
- (3) 中期目標は、『トラック事業における総合安全プラン2009』の目標達成に向け、比例的に毎年度事故件数等を減少させる場合の、平成26年度(2014年度)までの達成目標である。

■事業用自動車総合安全プラン2009

区分	2008年実績	2013年目標	2018年目標
交通事故死者数	513人	380人以下	250人以下
人身事故件数	56,295件	43,000件以下	30,000件以下

■トラック事業における総合安全プラン2009

区分	2008年実績	2018年目標
交通事故死者数	450人	220人以下
人身事故件数	28,838件	15,000件以下

■運輸事業振興助成交付金出捐金事業中期計画

区分	2014年目標
交通事故死者数	308人以下
人身事故件数	20,600件以下

中期目標に係る中期事業計画

①ASV(先進安全自動車)関連機器及びドライブレコーダーの導入を促進する。

- 被害軽減ブレーキ、後方視野確認装置、呼気吹き込み式アルコールインターロックなどのASV関連機器、ドライブレコーダーの導入を促進するため助成等の支援を行う。なお、ASV機器の導入支援にあたっては、行政との連携に配慮するとともに、ドライブレコーダーの開発状況を把握し、適時適切に導入促進対象の見直しを図る。

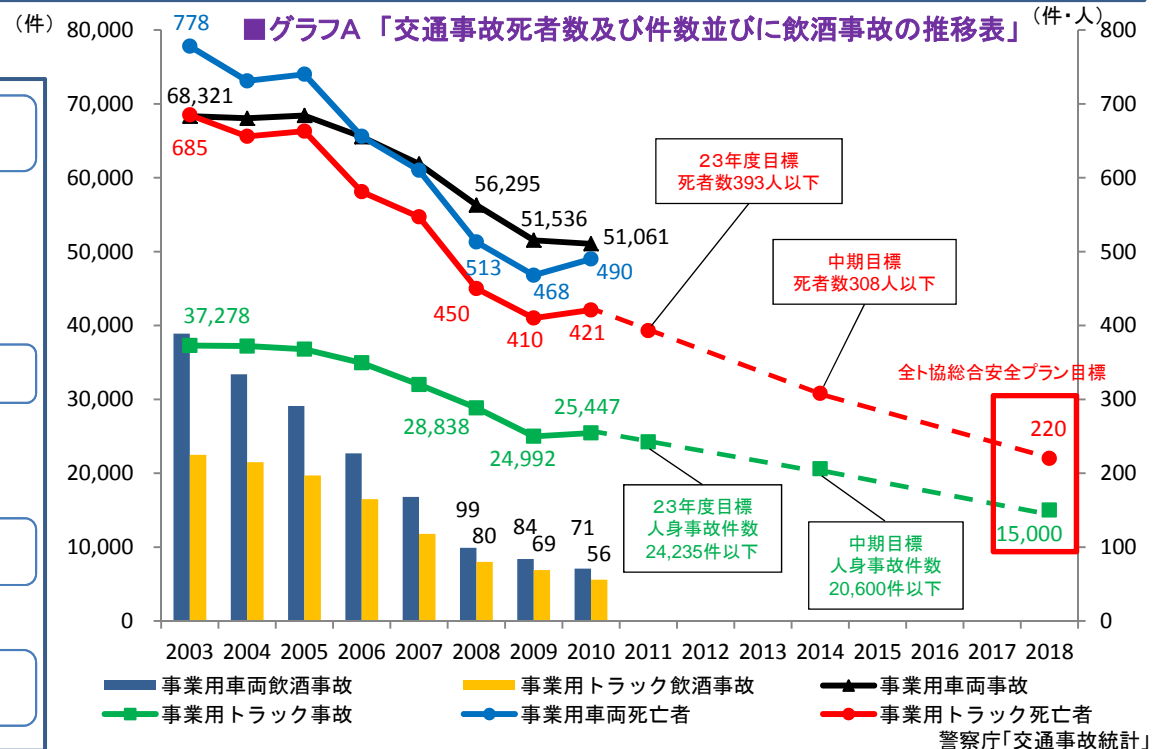
②トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上を図る。

- 安全運転研修受講に対し助成を実施する。
- 各種媒体による効率的、効果的な啓発、広報活動を実施する。
- トラックドライバーコンテスト等を実施する。

③事故を分析し、事故の態様に即した対策を検討し、活用を図る。

- 交通事故分析調査を行い、原因及び対策について検討整理し活用する。

④上記のほか「トラック事業における総合安全プラン2009」等に基づき諸対策を推進する。



平成23年度事業実績の概要

①ASV(先進安全自動車)関連機器及びドライブレコーダーの導入を促進する。

助成事業名	台数・金額
1 ドライブレコーダー	11,667台
2 衝突被害軽減ブレーキ	3,659台
3 後方視野確認支援装置	8,573台
4 ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報	2,297台
5 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	2,267台
1～5 助成総額	390百万円

●新たにアルコールインターロック装置助成を予定したが、国の技術指針公表が平成23年度末になったため、平成23年度は実施せず。

②トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上を図る。

●特定の研修施設における安全運転研修受講に対し助成を行った。
(受講助成者1,620名、助成総額39百万円)

●飲酒運転防止対策マニュアルの配布、周知を図った。

●「トラックドライバーコンテスト(出場者数133名)」を実施するとともに、全国の高速道路等において路線連盟と「安全共同パトロール」を共同実施し安全指導を行った。(定点指導台数37,480台、通知票発行1,519枚)

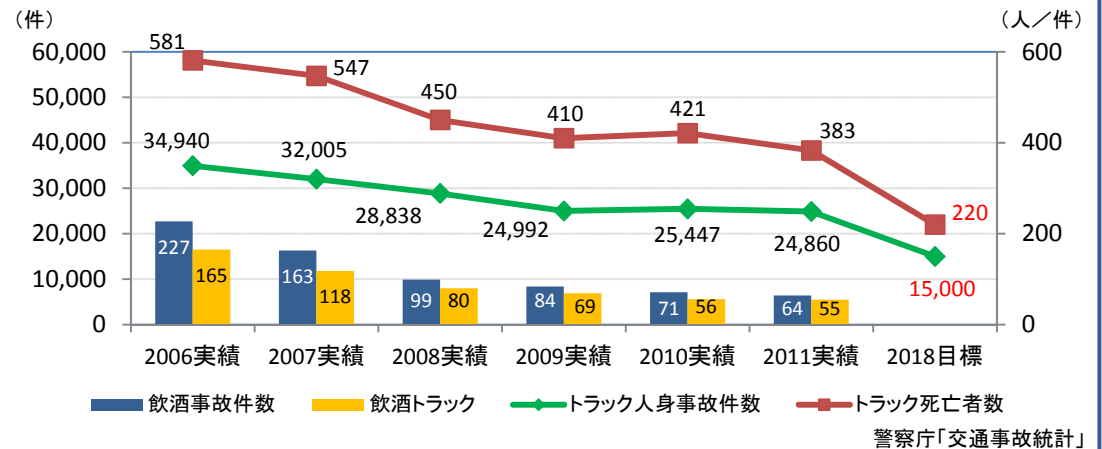
③事故を分析し、事故の態様に即した対策を検討し、活用を図る。

●事業用貨物自動車の事故実態を交通事故データベースから集計分析し、それらの分析事例をもとに事例集を作成し事故防止活動に供した。

④上記のほか「トラック事業における総合安全プラン2009」等に基づき諸対策を推進する。

●「正しい運転・明るい輸送運動」、「不正改造車を排除する運動」を実施、国の交通安全運動等に参加するなど総合安全プランに基づき諸対策を実施。

■グラフB「事業用トラックによる死者数及び人身事故件数の推移」



平成23年度 事業用トラック 死者数 383人(前年比 ▲ 38人 9.0%減)

平成23年度 事業用トラック人身事故件数 24,860件(前年比 ▲587人 2.3%減)

評価委員による総合評価

A

中期目標

労災事故による死者数、死傷者数の減少を図る(ただし当面、自家用トラック等も含まれる労災事故統計整理上の事業分類である「陸上貨物運送業」に係る死者数、死傷者数の減少を目標とする。なお、今後、営業用トラックに係る労災事故データの把握に努め、当該データ把握が可能となった段階で、明確な数字目標を設定する。)

中期目標設定の背景及び理由

営業用トラック運送事業は、労災事故統計整理上、陸上貨物運送業の一つとされるが、営業用トラックだけを区分して明示することはできず、自家用トラックに係る分も含まれている。そのため、当面、陸上貨物運送業に係る労災事故の増減をもって、営業用トラックに係る労災事故の状況を判断せざるを得ない。

陸上貨物運送業の労災事故は、長期的には交通事故の大幅な減少により減少傾向にあるが、荷役作業中の事故は減少傾向にあるとは言えないことから、労災事故原因の多くを占める交通事故防止対策を推進することは必要不可欠であるが、労務管理や健康管理の観点からも労災事故の減少を目標に取り組む必要がある。

中期目標に係る中期事業計画

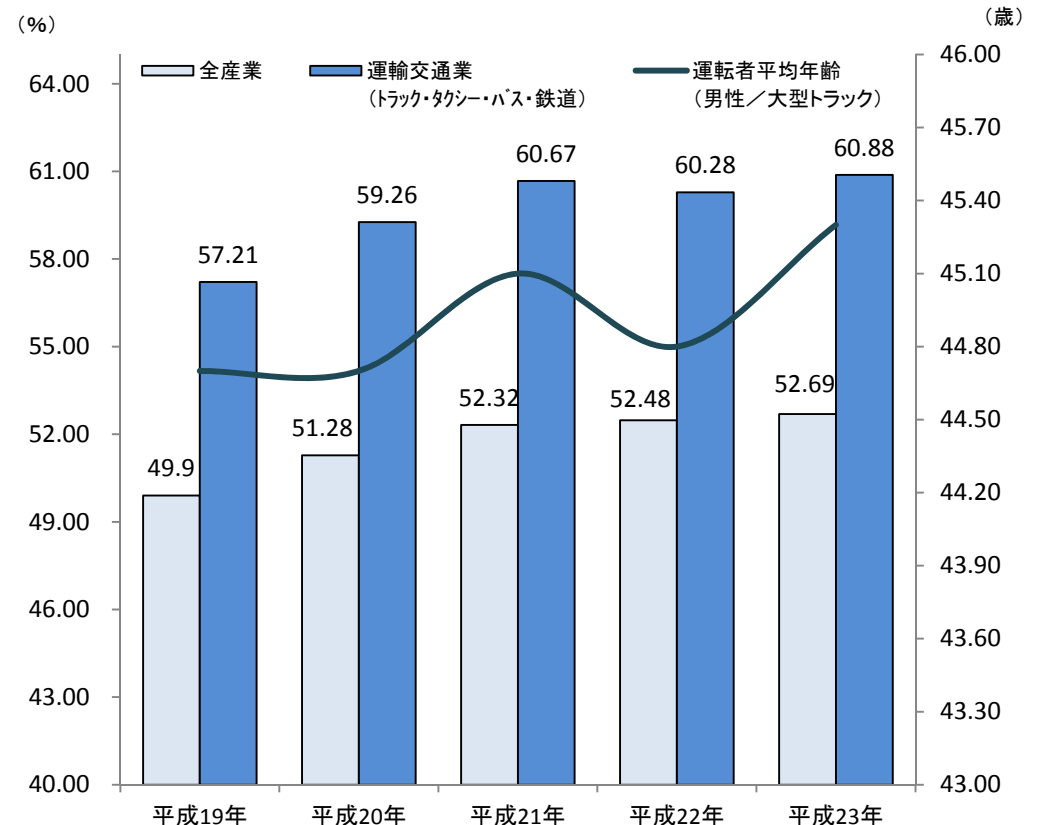
①トラック運転者の高齢化を踏まえ、トラック運転者の健康管理を支援し、平成26年度までに、トラック運転者の健康診断による有所見率(グラフA参照)を60%以下にする。

- ・事業者が行うSAS(睡眠時無呼吸症候群)スクリーニング検査に対し支援を行うとともに、検査結果の効果的な活用を推進する。
- ・健康管理マニュアル、健康管理手帳の作成配布をはじめ各種媒体等を通じた効率的、効果的な啓発活動及び支援を行う。

②荷役作業等における労災事故防止対策を推進する。

- ・過労死及び荷役作業等の事故実態、原因等の把握、分析に努める。
- ・労災事故防止及び安全体制の確立に向けた啓発等の推進を図る。
- ・長距離運行運転者のための休憩施設であるトラックステーションの運営の効率化を図りつつ、利用の向上・促進を図る。

■グラフA「定期健康診断の有所見率の推移(全産業と運輸交通業)」



平成23年度事業実績の概要

①トラック運転者の高齢化を踏まえ、トラック運転者の健康管理を支援し、平成26年度までに、トラック運転者の健康診断による有所見率を60%以下にする。

●SASスクリーニング検査を受診した16,355人に対し、受診費用の一部(約5割)を助成した。なお、SAS検査の効果を確認するため、検査の結果、SASと診断された場合に治療を受けたか否かに関し、報告を求めることとした。(グラフB)

●労災防止セミナー等において、SASの啓発を行ったほか、パンフレット「SAS精密検査・治療のそこの知りたいQ&A」を作成し配布した。

●トラックドライバーの健康に起因する事故の撲滅を図るとともに、ドライバー自身による健康管理を効果的に進めるために、生活習慣に係る疾病の基礎知識、生活習慣の改善、疲労回復のポイント等を分かりやすくまとめた健康管理手帳を作成し配布した。

②荷役作業等における労災事故防止対策を推進する。

●分析のためのデータを整理するため、「トラック運送業の賃金実態」調査や、長距離運行におけるトラックドライバーの労働時間及び運行実態等の現状、事業者の改善基準告示遵守に向けた取り組み、近年の労働環境に対する意向等を調査分析し編纂した。

●厚生労働省・国土交通省の後援の下で、荷主各業種に係る主要専門誌に対して広告を掲載したほか、「トラック事業者のための労働法のポイント」を作成配布し啓発に努めた。また、労災防止セミナーを全国33カ所で開催し、延べ3,645名の参加があった。

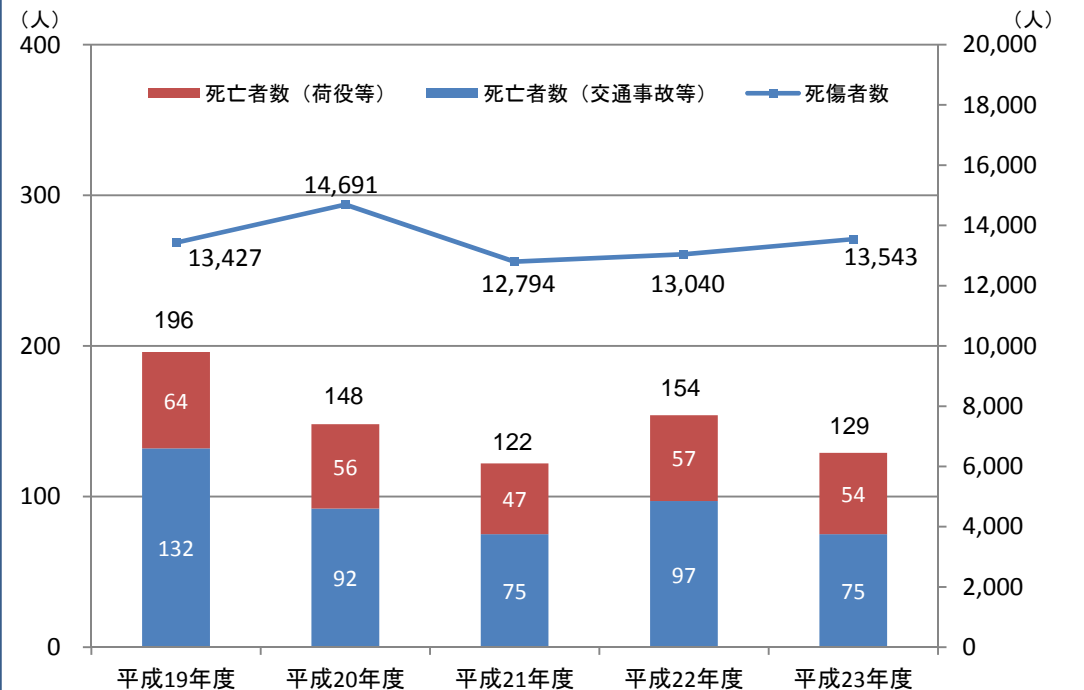
●景気の低迷に伴い、営業用トラックの輸送トン数は減少傾向にあるが、TSへの立寄台数は、輸送量の減少に比べ微減に留まっている(次項グラフD参照)。TSの管理運営を行う(公財)貨物自動車運送事業振興センターに対し、改修等経費として488,163千円の寄付を行った。平成23年度には、トラックステーションガイドブックを刷新(10万部)し、各TS等に配備し利用の向上・促進に努めた。

●老朽化の進む施設の改修・補修を進め、23年度には131件の改修工事と168件の軽微な補修工事を実施し、より利用者が使いやすく快適な施設となるよう、利用の向上・促進に努めた。

■グラフB「SASスクリーニング検査助成事業(全都道府県)の申請状況推移」

年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
事業所	927	809	1,264	1,104	948
申請者	43,692	29,410	26,330	22,069	16,355
前年比	31,856	▲14,282	▲3,080	▲4,261	▲5,714

■グラフC「陸上貨物運送事業における労働災害発生状況の推移」



厚生労働省(報道発表)「平成23年の死亡災害・重大災害発生状況等について」

※**脳・心臓疾患等による過労死等の認定件数は75件と、前年から10件増加**し、業種別では引き続き最多となった。

●各施設の利用状況を踏まえ、現地テナント等の連絡を密に取り、営業時間の見直し等運営の効率化を図った。また、テナントの創意工夫(食堂施設の提供メニューや各設備の利用料金の工夫等)による利用率の向上を目指した。

※トラックステーションの概要

(公社)全日本トラック協会による計画に基づき、(公財)貨物自動車運送事業振興センターが建設・管理・運営する施設。事業用トラック専用の休憩施設として、輸送の安全確保と運転者の労働環境改善に寄与している。

全国40カ所にあるトラックステーションは、主要国道に整備されており、平成23年度には、年間235万台のトラックが立ち寄り、福祉施設の利用者数は140万人を数える(右記)。



運行管理センター



事業用トラック専用駐車施設

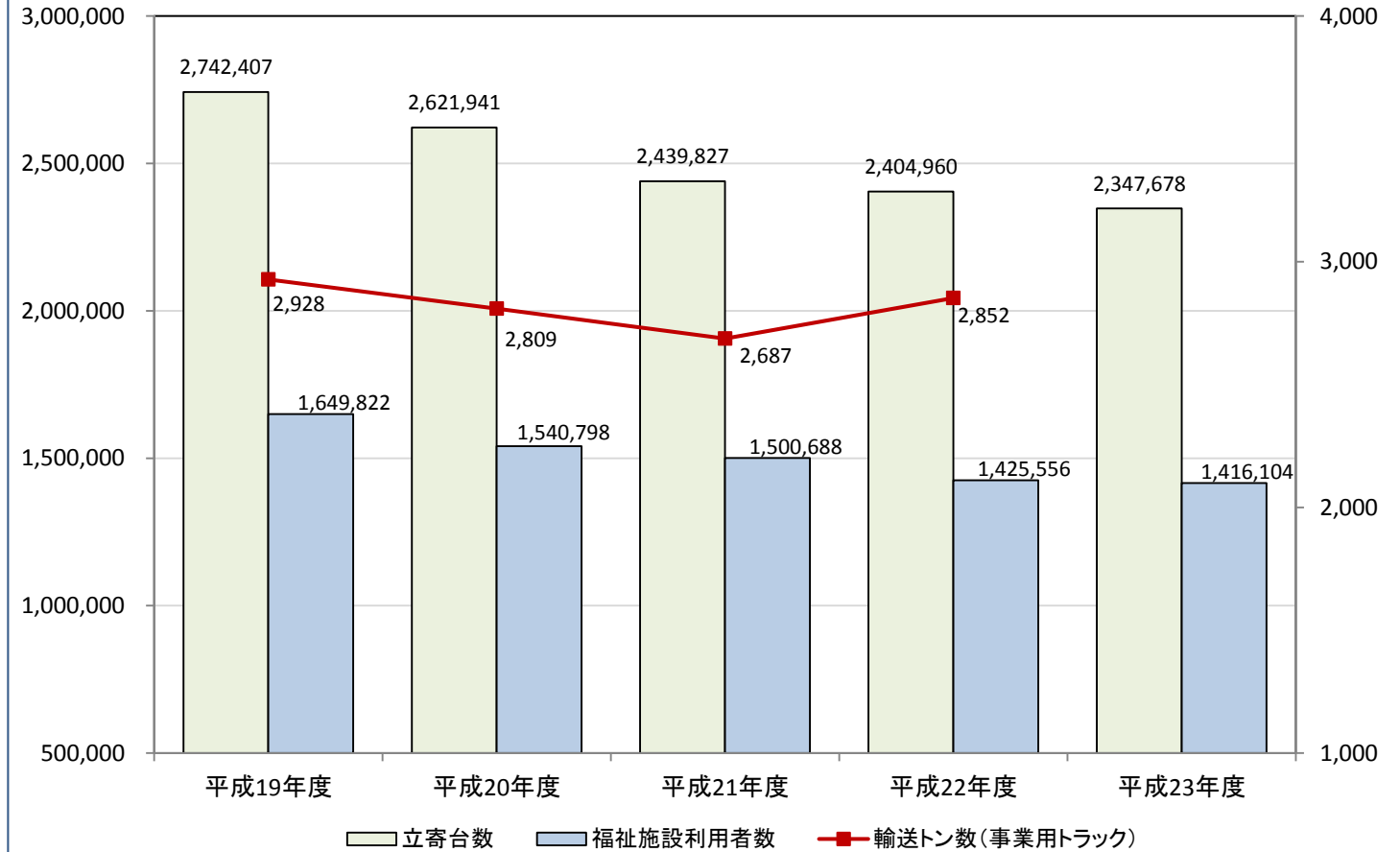


運転者向け宿泊施設

■グラフD 「TSTトラック立寄台数と福祉施設利用者数及び事業用トラックの輸送トン数推移」

【TS利用台数・人数】台・人

【輸送トン数】百万トン



国土交通省「自動車輸送統計調査」
(公財)貨物自動車運送事業振興センター「TS年度別トラック立寄台数と福祉施設利用者数」

平成23年度 労災死亡数 129人(前年比 ▲25人 16.2%減)
平成23年度 労災死傷者数 13,543人(前年比 503人 3.9%増)

評価委員による総合評価

B

中期目標

2020年度を目標とした「低炭素社会実行計画」の策定を念頭において、CO2削減対策に取り組む。但し、現段階では、トラックに係る技術的な動向を見極める必要もあり、2020年度に向けた長期に亘る見通しが立たないことから、当面は2010年度を達成目標とした「環境対策中期計画」の達成状況及び「環境自主行動計画」(2008～2012年度)を踏まえて、平成23年度中にCO2の削減中期目標として下記の2項目を定める。

(1)CO2排出原単位で0.139 kg-CO2/トンキロ以下とする。 (2)営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。

※ 政府の明確な方針が示されるまでは、具体的な数値設定ではなく、23年度に公表された“平成21年度の数値”を超える改善として設定した。

中期目標設定の背景及び理由

(1)「京都議定書」批准内容：日本2008年～2012年で1990年比 CO2排出6%削減

区分	1990年度	2010年度 目標	2010年度 達成状況
運輸部門「京都議定書目標達成計画」	CO2排出量 2億1,700万トン	CO2排出量 2億4,000～2億4,300万トン	CO2排出量 2億3,200万トン (1,500万トン)
うち、トラック(営業用、自家用)	CO2排出量 9,400万トン	---	CO2排出量 7,900万トン (▲1,500万トン) トラックのCO2削減が運輸部門の目標達成に大きく貢献

(2)トラック協会のCO2削減に向けた自主的な取組

『環境対策中期計画(全ト協独自の取組/2006年度策定)』					参考：『環境自主行動計画』	
	基準	目標	実績		基準	目標
営業用トラック	2004年度 (平成16年度)	2010年度 (平成22年度)	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	1996年度 (平成8年度)	2008～2012年度(平均値)
CO2排出原単位	0.158kg-CO2/トンキロ	0.137～0.147kg-CO2/トンキロ	0.139kg-CO2/トンキロ	0.131kg-CO2/トンキロ	0.1967kg-CO2/トンキロ	1996年度比30%削減 0.137kg-CO2/トンキロ(▲30%)
輸送分担率	86.1%	87～88%にアップ	87.6%	87.9%	(経団連が推進する取組みに賛同策定)	

中期目標に係る中期事業計画

①低公害車、アイドリングストップ支援機器及び省エネ機器の導入を促進する。

- ・低公害車、アイドリングストップ支援機器及びEMS等省エネ機器の導入を促進するため、助成等の支援を行う。なお、低公害車、アイドリングストップ支援機器及び省エネ機器の開発状況を把握し、適時適切に導入支援対象の見直しを図る。
- ・低公害車、省エネ機器等の購入を近代化基金融資の対象とするとともに、当該融資については、一般融資の場合の利子補給率に比べ高い率の利子補給を行う。

②環境対策及び省エネに関する知識の普及及び意識の向上を図る。

- ・低炭素化、省エネ運転に関する情報・知識の普及・啓発を目的として、各種媒体による効率的、効果的な啓発広報活動を実施する。

③環境対策、省エネの促進に向けた調査検討を推進する。

- ・環境対策及び省エネを促進する上での課題について整理し、一層の促進に向けた、調査、検討を進める。

平成23年度事業実績の概要

①低公害車、アイドリングストップ支援機器及び省エネ機器の導入を促進する。

助成事業名	台数・金額
1 低公害車導入助成	1, 257台
2 EMS導入助成	15, 225台
3 アイドリングストップ支援機器助成 (エアヒーター車載バッテリー式冷房装置等)	1, 182台
1～3 助成総額	456百万円
上記導入に係る地方ト協が行う近代化基金融資利子補給に対する助成(利子補給率1.2%のうち0.4%助成)	863千円

②環境対策及び省エネに関する知識の普及及び意識の向上を図る。

●「エコドライブ推進マニュアル」や「エコドライブ実施中」ステッカーを配布し、事業者やドライバーの取り組みの支援を行った。

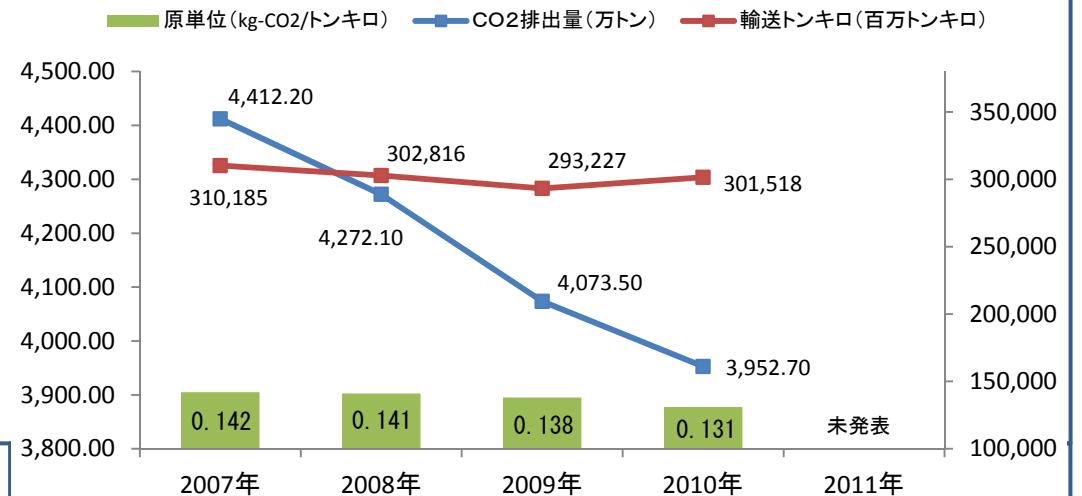
●交通エコモ財団が実施する、「エコドライブ活動コンクール」への参加、及びグリーン経営認証の取得を推進した。

③環境対策、省エネの促進に向けた調査検討を推進する。

●電気自動車やCNGトラックに関する情報を入手するとともに、低炭素エネルギーの活用として、以下の取り組みを行った。

- ・燃料価格の動向調査を各都道府県トラック協会を通して継続実施する中で、最近の燃料高騰の動きに対応し、燃料対策小委員会を8月に設置、2月には全国石油商業組合連合会との意見交換会を開催し、今後の連携を確認した。
- ・業界としての燃料多様化(エネルギーセキュリティ)を目指し、『CNGトラック普及推進委員会』を1月に立ち上げ、普及方策の検討を開始した。

■グラフB 営業用トラックのCO2排出量と輸送トンキロの推移



注1 2011年度の数值は今秋確定予定(国交省)

注2 2010年度の自家用トラックCO2排出量原単位は0.946kg-CO2/トンキロ

平成22年度CO2排出量 0.131kg-CO2/トンキロ (平成23年度目標比 ▲0.008kg-CO2/トンキロ 6%減)

評価委員による総合評価

A

中期目標

NOx・PM法(※)対象地域内の自動車排ガス測定局におけるNO₂、SPMの環境基準100%を達成する。

中期目標設定の背景及び理由

低公害車の導入や最新規制適合車への代替を積極的に推進したこと等により、NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局におけるNO₂、SPM(浮遊粒子物質)の環境基準は、グラフAに示すとおり、概ね達成された(2009年度実績 NO₂:92.9%、SPM:100%)ことから、今後は、さらに環境基準100%達成を目標としたものである。

※自動車NOx・PM法の概要(自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法)

■概要

ディーゼル自動車から排出される窒素酸化物(NOx)を抑制することを目的に、平成4年に関東・関西地方の大都市圏を対象に制定された「自動車NOx法」が元となり、平成13年に改正・名称変更。これに伴い、規制対象物質としてPM(粒子状物質)が加えられ、対象地域として中部圏が追加された。

■対象地域

関東圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県の一部
関西圏:大阪府、兵庫県の両府県の半数以上の市町
中部圏:愛知県の半数以上と三重県の一部の市町

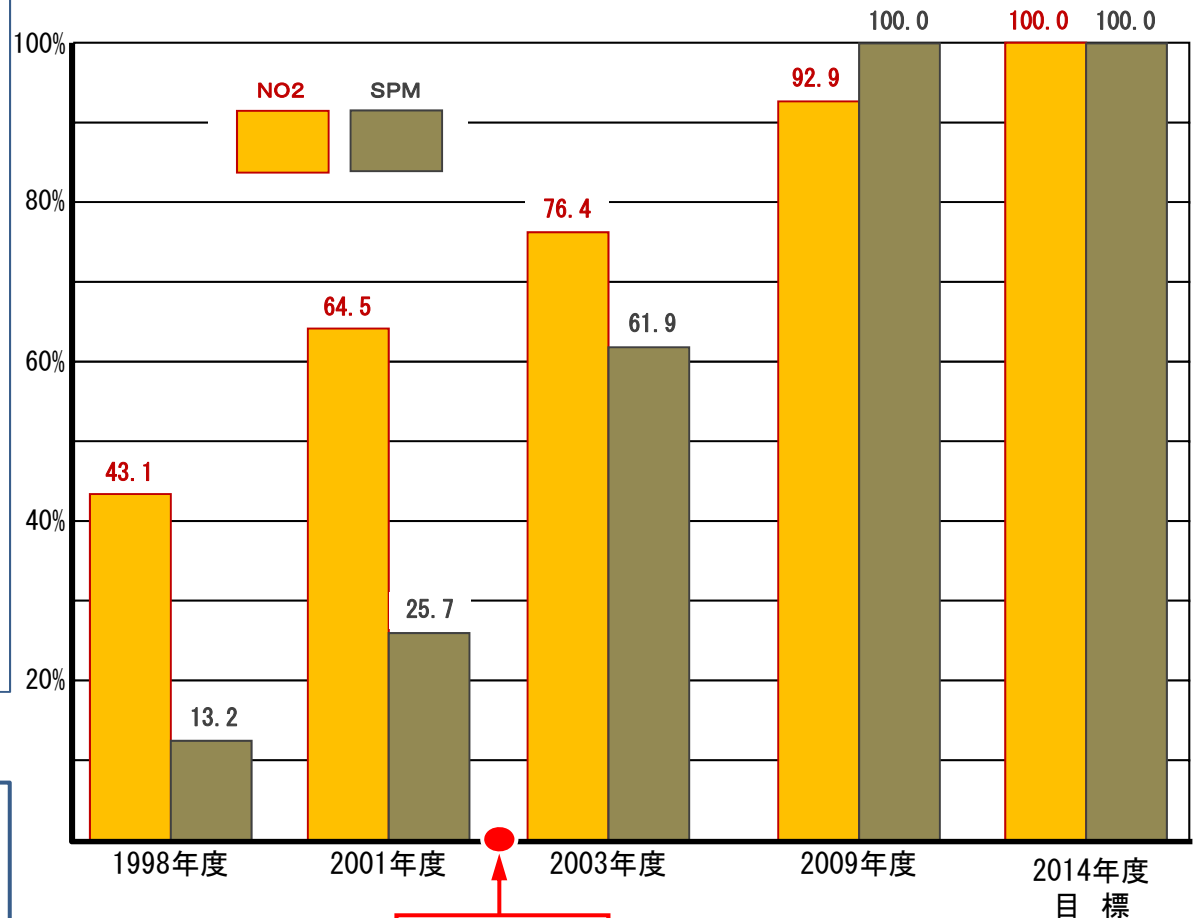
■対象車両

トラック・バス(ディーゼル、ガソリン、LPG)及びディーゼル乗用車並びに特種用途車

■規制内容

NOx、PMの排ガス基準値が定められ、非適合車は、順次、対象地域内に使用の本拠を置くこと(車検を通すこと)ができなくなる(車種規制)。
なお、本法の車種規制だけでは対象地域外に使用の本拠のある車の流入が阻止できず、大気環境の改善効果が期待できないことから、関東地方の一都三県(埼玉県、千葉県、東京都(島嶼除く)、神奈川県)の全域及び大阪府、兵庫県の一部地域については各自治体のディーゼル車規制条例により非適合車両の走行が禁止されている(運行規制)。

■グラフA NO₂・SPM環境基準達成状況(自動車NOx・PM法の対策地域の自排局)



出典: 環境省資料より作成

中期目標に係る中期事業計画

最新規制適合車への代替を支援する。

- 最新規制適合車購入を近代化金融融資の対象とするとともに、当該融資については、一般融資の場合の利子補給率に比べ高い率の利子補給を行う。

平成23年度事業実績の概要

最新規制適合車への代替を支援する。

●ポスト新長期規制適合車への代替を促進するため、対象車両の導入を近代化基金融資(輸送サービスの改善②経営基盤の強化に詳細記載)の対象とするとともに、当該融資については、一般融資の場合の利子補給率(0.8%)に比べ、高率の利子補給(1.2%)を行った。なお、全ト協は都道府県ト協が行う、利子補給率1.2%のうち、0.4%を助成した。

■グラフB「地方近代化基金融資実績(各年度末残高)推移」

単位：百万円

	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末
合計	84,064	75,816	68,355	84,117
NOx代替	84,011	75,725	68,180	43,076
ポスト新長期	-	-	-	40,653
低公害車	53	91	175	388
全ト協による利子補給助成	354	315	293	270



排出ガス規制に適合しているクリーンな自動車を見分けることができるようにするため、環境省・国土交通省が作成。

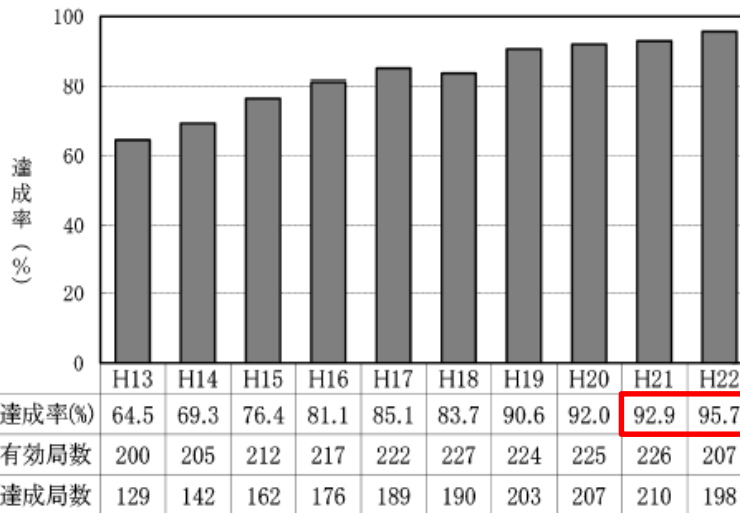
東京都条例適合車ステッカー



■グラフC「自動車NOx・PM法対象地域内におけるNO2及びSPMの環境基準達成率」(自排局)

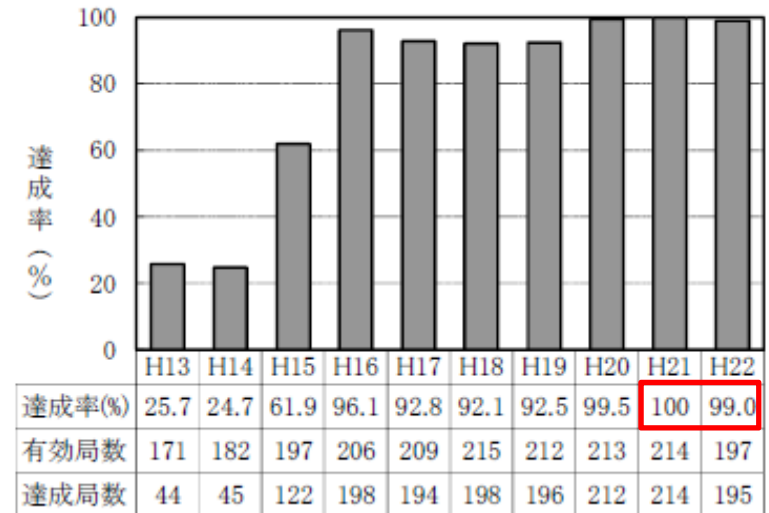
平成23年度実績は平成25年2月公表予定。

NO2(二酸化窒素)



平成22年度の対策地域全体での有効な自動車排ガス測定局数は207であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は198局(95.7%)となっており、平成21年度と比較して達成率が2.8ポイント改善した。

SPM(浮遊粒子状物質)



平成22年度の対策地域全体での有効な自動車排ガス測定局数は197であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は195局(99.0%)となっており、平成21年度と比較して達成率は1ポイント悪化した。これは黄砂の影響によるものではないかと見られている。

環境省(報道発表)「平成22年度大気汚染状況について」

平成22年度実績 NO2 95.7% SPM99.0% (平成22年度目標値比 NO2 1.4%減 SPM 1.0%増)

評価委員による総合評価

A

中期目標

巡回指導による事業の適正化の充実強化を図る。具体的には、地方適正化実施機関が行う巡回指導結果(※)は、「A」、「B」、「C」、「D」、「E」、「その他」とされるが、中期計画期間中、毎年度、「A」、「B」の占める割合を2%を超えて増加させ、「C」、「D」、「E」、「その他」の占める割合を2%を超えて減少させることを目標とする。

中期目標設定の背景及び理由

過去の巡回指導結果(右記の推移表参照)及び安全性評価事業認定(Gマーク)事業所数の経年推移を踏まえ、中期目標の設定を行ったものである。すなわち、平成15年度から平成22年度までの巡回指導結果A、Bの増加率は、平均して約1%(平成15年度から7年間で7%)であることから、今後は2%を超えることを目指すものである。

平成15年度以降の巡回指導結果推移表

区分	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
A, B	39.1%	37.3%	38.9%	39.1%	40.4%	42.3%	40.9%	46.1%
C以下	60.9%	62.7%	61.1%	60.9%	59.6%	57.7%	59.1%	53.9%
A, B増減	—	-1.8%	+1.6%	+0.2%	+1.3%	+1.9%	-1.4%	+5.2%
H15比増減	—	-1.8%	-0.2%	+0.0%	+1.3%	+3.2%	+1.8%	+7.0%

中期目標に係る中期事業計画

全国適正化実施機関として、適正化事業が全国的に的確に遂行されるように地方適正化実施機関を指導するとともに、国、地方適正化実施機関との連携強化を図る。

- 各種連絡会議を通じて、国、全国適正化実施機関、地方適正化実施機関との連携の強化を図る。
- 適正化事業指導員研修並びに荷主及び事業者に対するコンプライアンスの確保に関する啓発を推進する。

※適正化実施機関と評価基準の概要

適正化実施機関は、平成2年12月施行の貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の遵法意識の高揚や貨物自動車運送に関する秩序の確立を図る民間の活動機関(国土交通大臣からトラック協会が同機関として指定されている)。

■全国適正化事業実施機関の事業(貨物自動車運送事業法(以下「法」)第44条)

- ①地方適正化事業の円滑実施に係る基本指針の策定、連絡調整及び指導
- ②適正化事業指導員研修(この研修の受講及び1年間の実務経験により、指導員資格を得て、協会業務とは異なる立場で指導を行う。)
- ③輸送秩序の確立に係る啓発・広報

■地方適正化事業実施機関の事業(法第39条)

- ①輸送の安全を阻害する行為の防止又は法及び法に基づく命令の遵守に係る指導(巡回指導、パトロール)
- ②貨物自動車運送事業者以外の者が同運送事業を営むことの防止に係る啓発及び輸送秩序の確立に係る啓発・広報
- ③事業者又は荷主からの苦情の処理等

○巡回指導と事業者への総合評価の基準

巡回指導の結果、指導項目の「適」項目の占める割合で評価する。

A: 90%以上、B: 80%以上90%未満、C: 70%以上80%未満、D: 60%以上70%未満、E: 60%未満 「その他」: 指導項目15項目以下

○巡回指導とフォローアップ

総合評価がD、Eの事業所は、巡回指導から3カ月以内に指導結果のフォローアップを実施する。



事業者巡回指導



適正化事業指導員研修

平成23年度事業実績の概要

全国適正化実施機関として、適正化事業が全国的に的確に遂行されるように地方適正化実施機関を指導するとともに、国、地方適正化実施機関との連携強化を図る。

●全国において、政・労・使等による「貨物自動車運送適正化事業対策協議会」を開催。地方においても、「地方評議委員会」を開催し、適正化事業に係る当面の諸課題について意見交換を行い、連携を強化した。

●全国研修や官民合同による地方ブロック単位開催のブロック適正化事業指導員研修等(※)を通じて、各指導項目における「適」・「否」判定等に係る問題等について意見交換を行い、評価基準の更なる全国均一化と指導員のレベルアップを推進した。これにより、適正化事業が的確に遂行されるよう指導員の評価能力向上の強化に努めた。

※初級研修1回(23名)、専門研修2回(延べ42名)、特別研修2回(延べ24名)ステップアップ研修4回(延べ135名)、ブロック研修等23回

●コンプライアンス確保対策として、①貨物自動車運送事業法等関係法令の遵守徹底、②不公正取引の是正及び適正運賃収受問題等の推進、③原価意識及び原価管理の徹底等経営体質の改善、④輸送秩序を阻害する行為の防止対策の推進の4項目を年間行動計画として策定し、活動方針を定め、各県ト協と協調して啓発活動を行った。

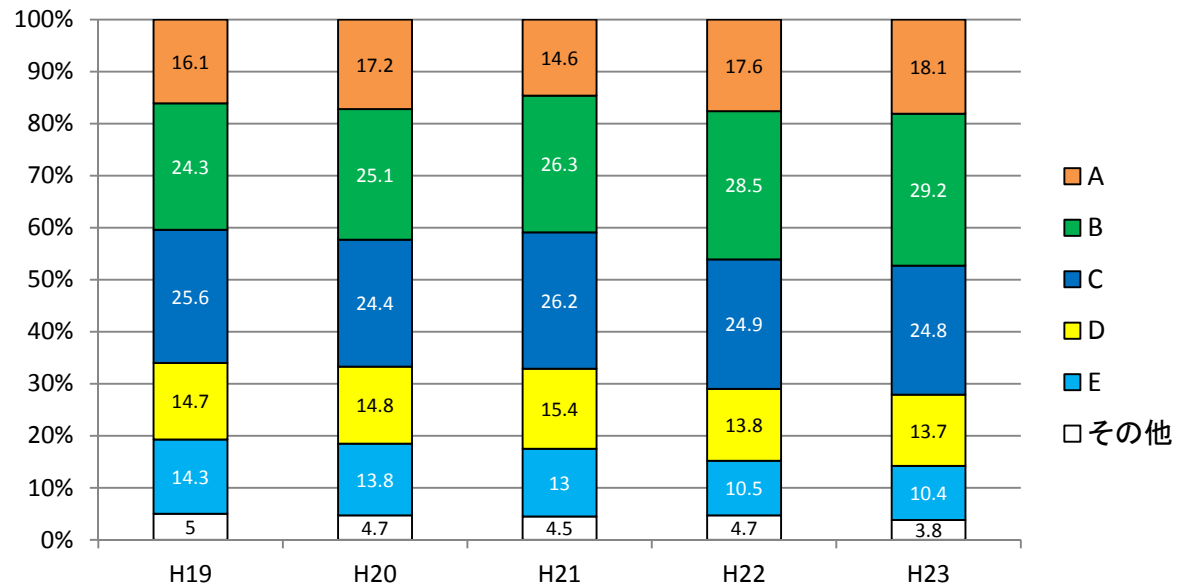
●「自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正」の更なる徹底を期すため、啓発リーフレットを作成し、巡回指導等を通じ、社会保険等の適正加入指導及び法令遵守の徹底を図った。

●「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づく法改正により、平成23年5月から事業所毎のアルコール検知器設置が義務化された事に伴い、啓発リーフレットを作成し、事業用自動車の飲酒運転ゼロを訴えた。

適正化事業に係るデータ及び処分件数等の推移

	H19	H20	H21	H22	H23
巡回指導件数	31,174	31,859	29,436	28,619	28,073
指導項目数	148,164	148,411	139,399	120,396	119,538
全国指導員数	390	400	404	406	413
苦情処理件数	817	815	1,163	1,457	1,657
過積載違反処分数	266	277	138	128	集計中

■グラフA 「適正化巡回指導総合意見評価推移表」平成19年度～平成23年度



全国適正化事業実施機関調査

平成23年度 目標(A・B評価割合を対前年度比2%増加) → 実績1.2%増加

評価委員による総合評価 **B**

中期目標

平成26年度までに安全性評価事業認定(Gマーク)事業者数を、21,000まで増加させる。

中期目標設定の背景及び理由

①平成15年度より、適正化事業の一環としてトラック業界全体の安全性向上に寄与するため、トラック事業者の安全に対する取り組みを評価・認定する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」(Gマーク制度)を実施している。平成22年度末現在、全国で15,197事業所(全事業所の18.1%、保有車両数の39.5%)が安全性優良事業所に認定され着実な進展をみている。

平成15年度以降の認定事業所数の推移と増減

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
認定事業所	2,030	4,632	6,669	8,205	9,712	11,276	13,136	15,197
増減	—	2,602	2,037	1,536	1,507	1,564	1,858	2,061

②平成15年度から平成22年度までの7年間で、認定事業所数は毎年度平均1,881増加している。この増加率で平成26年度までの4年間推移した場合、ほぼ達成が可能と見込まれる認定事業所21,000を目標としたものである。

※安全性評価事業の概要

■趣旨及び事業開始時期

安全性評価事業は、平成15年7月より開始された事業で、社団法人全日本トラック協会が貨物自動車運送事業者の安全性を認定・評価する制度。サービス利用者が、より安全で輸送品質の高い事業者を選択することができる環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価・認定・公表するものである(認定事業所はホームページに公表)。

■認定有効期間

認定の有効期間は2年(更新の場合は3~4年)。

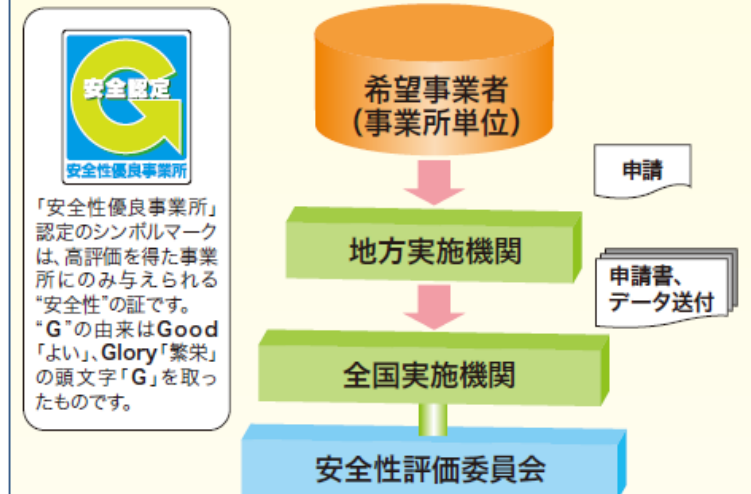
■評価基準及び評価方法(右図参照)

申請事業者(営業所単位)から都道府県トラック協会への申請に基づき、全日本トラック協会が「①安全性に対する法令の遵守状況②事故・違反の状況③安全性に対する取組の積極性」を評価基準に基づき点数化し、『安全性評価委員会』へ諮問・答申を経て評価決定する。

■認定マーク(Gマーク)等

認定された事業者には認定証を授与する。認定マーク、認定ステッカー及び認定ワッペンを交付し、各事業所に配置された事業用車両への貼付等を許可する。更に、貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める行政上の取扱等において種々のインセンティブを与えている。

■安全性優良事業所認定制度スキーム



評価項目 次の3項目を点数化し評価

- ① 安全性に対する法令の遵守状況
 - 地方実施機関の巡回指導結果 —
 - 運輸安全マネジメント取組状況 —
- ② 事故や違反の状況
 - 重大事故・行政処分の状況 —
- ③ 安全性に対する取組の積極性
 - 申請者の自己申告事項 —

中期目標に係る中期事業計画

安全性評価事業の事業者及び荷主への一層の浸透を進め、Gマーク取得事業者数の増加を図る。

- ・制度への理解促進を図るため、会員事業者及び荷主等への説明又は広報の推進を図る。
- ・認定作業量の増大に対応し、作業の一層の効率化、適正な運営のあり方について検討を進める。
- ・Gマーク取得のインセンティブ拡大に向けて、今後も検討を進める。

平成23年度事業実績の概要

安全性評価事業の事業者及び荷主への一層の浸透を進め、Gマーク取得事業者数の増加を図る。

●制度への理解促進を図るため、事業者への説明会や荷主等の懇談会を開催。更に一般消費者に対する周知活動としては、効率性の観点から全国の主要高速道路で利用者数の多いSA・PAに大型ポスターを掲示するとともに、平成23年度は、新たに関越自動車道と九州自動車道のSA・PAで啓発グッズを配布し認知度アップを図った。

●引き続き、事務局内にて作業の効率化、運営のあり方について検討を行い、作業場のあり方、経費の節約を見直した。

●安全性評価委員会でインセンティブの現状把握と拡大に向けて検討を行った。



Gマーク



Gマーク貼付車両

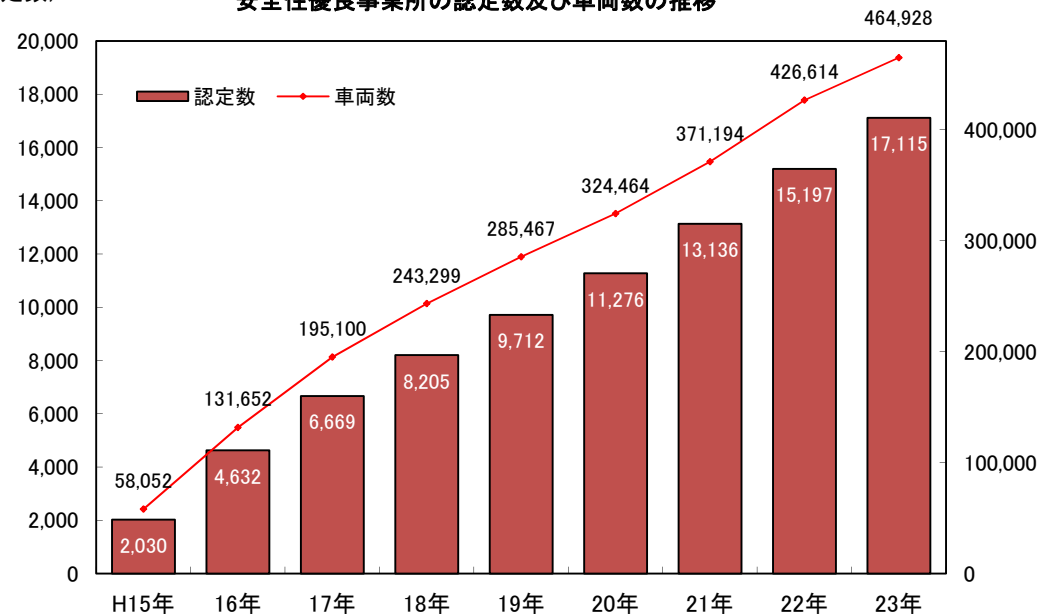
■安全性優良事業所に係るインセンティブ付与

国土交通省	違反点数の消去	通常3年間で消去される違反点数を、違反点数付与後2年間違反点数付与がない場合、当該違反点数を消去できる。
	IT点呼の導入	対面点呼に代えて、国土交通大臣が定める設置型又は携帯型のカメラを有する機器による営業所間又は営業所と車庫間での点呼が可能となる。
	点呼の優遇	2地点間を定時で運行する形態の場合の他営業所における点呼、同一敷地内に所在するグループ企業間における点呼が承認される。
	補助条件の緩和	CNGトラック等に対する補助について、新車のみ導入については最低車両台数が3台から1台に緩和される。
損保会社	保険料の割引	損害保険会社の一部企業では、運送保険等において独自の保険料割引を適用している。

(認定数)

安全性優良事業所の認定数及び車両数の推移

(事業所)



全国適正化事業実施機関調査

平成23年度 目標17,000認定事業所 → 実績17,115認定事業所(1,918増)

評価委員による総合評価

A

中期目標

輸送に関する苦情件数の逓減を図る。この一環として、引越事業について、中期計画期間中に、引越優良事業者制度を構築し、同制度の定着を図る。

中期目標設定の背景及び理由

全日本トラック協会輸送サービス相談室に寄せられる苦情件数は、総体としては減少傾向にあるが、引越事業については、標準引越運送約款に基づく適切な対応が行われず、トラブルが発生するケースが目立ち増加傾向にある（グラフA参照）。このため、**引越事業に重点を置いた苦情対応策を推進することにより、苦情の一層の逓減を図ろうとする**ものである。

なお、トラック輸送のうち、直接一般消費者に輸送する事業には、宅配事業と引越事業があるが、中小零細企業の多い引越事業については、価格偏重の競争が激化する中、利用者からの苦情が増えていることから、国土交通省作成の「トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理」（平成23年7月7日）において、引越事業については、「引越しサービスの『見える化』を図ることにより、市場においてサービス品質により選択される環境を創出し、品質による競争を促進するため、**優良な引越事業所を客観的に評価する制度を構築する。**」とされている。

中期目標に係る中期事業計画

①輸送相談体制の充実強化を図る。

- ・輸送相談窓口担当者研修・会議及び輸送相談対応マニュアルの充実強化を図る。引越管理者講習会修了者数の増加（平成26年度までに修了者数12,000を目指す。）を図る。

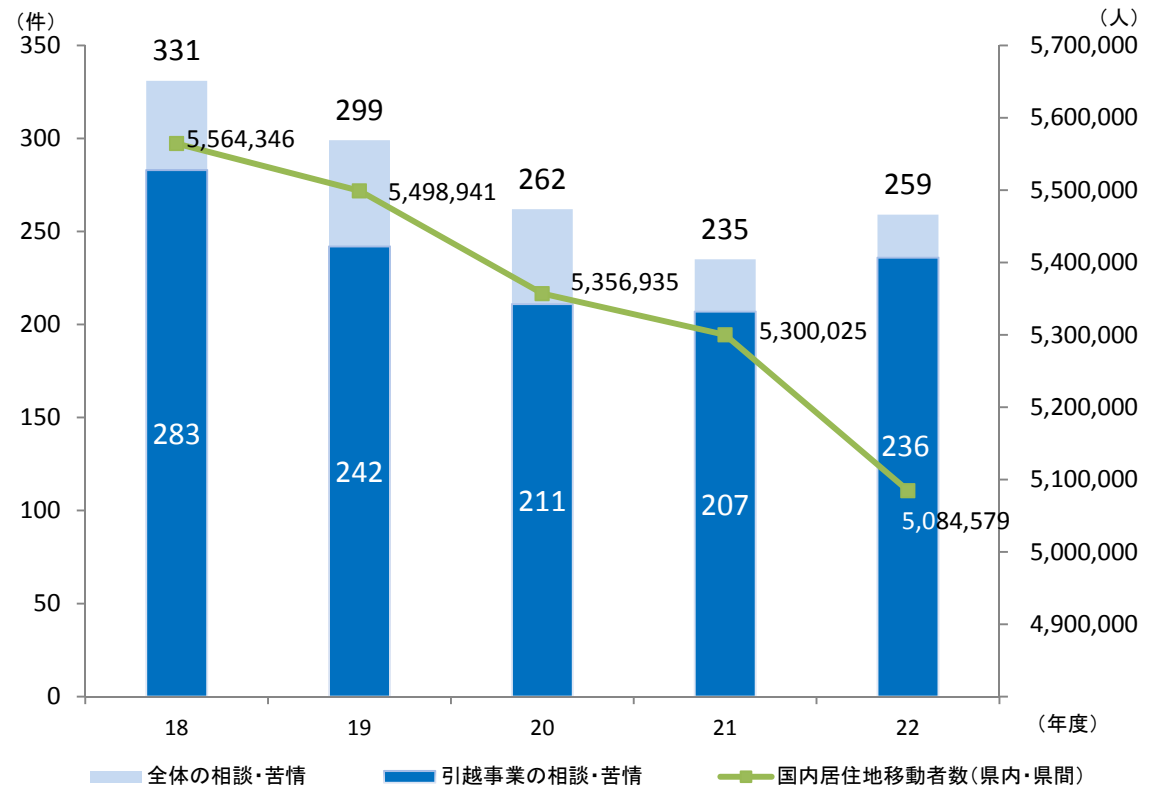
②苦情が多い引越事業者について、引越優良事業者制度を構築し、定着を図る。

- ・利用者が優良な引越事業者を選定できるような引越優良事業者制度を構築し、事業者の認定を進め、同制度の定着を図る。また、引越優良事業者認定のインセンティブ拡大に向けて検討を進める。
- ・引越優良事業者制度の広報を推進する。

過去5年間の相談・苦情内容相手先の内訳

相手先	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
企業	13	33	24	2	2
個人	160	123	100	94	127
運送事業者	50	44	41	54	27
消費者センター	95	92	84	76	85
都道府県ト協	13	7	13	9	18

■グラフA 「輸送サービス相談室への相談・苦情件数と居住地移動者の推移(過去5年間)」



平成23年度事業実績の概要

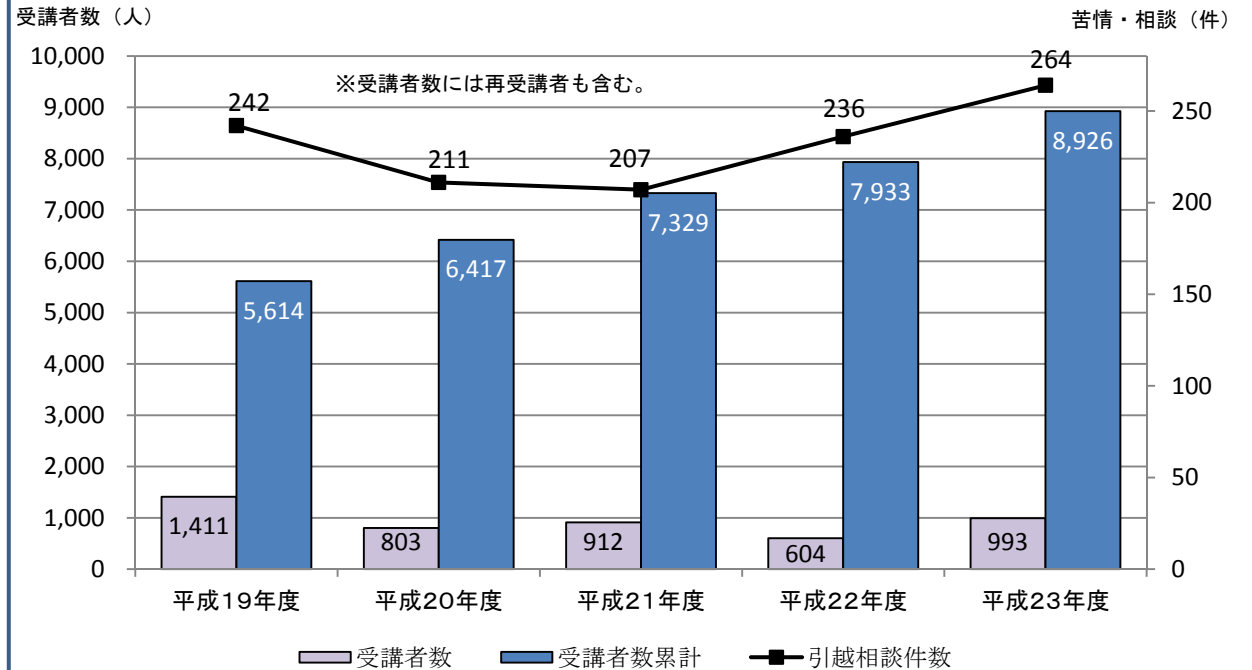
①輸送相談体制の充実強化を図る。

- 全ト協ホームページに「輸送サービス相談」の受付に関するページを設け、相談を希望する消費者への周知を行い、相談件数、事例の取りまとめを行った。
- 消費生活センターや(社)消費者専門家会議と交流を持ち、相談に関する情報交換や知識の増進に努めた。また、引越大手6社を積極的に訪問し、教育の状況など実態の把握に努めた。
- 各都道府県トラック協会の輸送相談担当者を対象とした会議において、輸送相談の現状説明や引越管理者講習(平成23年度実績35回、参加者993名)推進の依頼等を行い、積極的な対応を求めた。

②苦情が多い引越事業者について、引越優良事業者制度を構築し、定着を図る。

- 引越事業優良認定制度準備委員会を立ち上げ、本年度は3回開催し、引越優良事業者制度の構築について検討を行った。
- 引越優良事業者制度の検討が進む中、引越管理者講習が認定要件となる可能性が高いため、専務理事会、引越部会等を通じ会員事業者にも積極的な受講を呼びかけた。
- 引越優良事業者制度の骨格が明確になった段階で広報を行う予定である。

■グラフB 「引越管理者講習会受講者数と苦情・相談件数の推移(平成19年度～平成23年度)」



今後の課題

- ・消費者への標準引越運送約款の周知。苦情を減少するためのツール等の開発。専用電話や録音機の設置。
- ・引越管理者講習の受講希望者が速やかに受講できる体制作り。
- ・引越優良事業者制度については、準備委員会において9月までに制度の骨格を決定し、制度の基準や運用について具体的な検討に入る。

平成23年度 目標 前年度から苦情件数逡減 → 実績 増加した輸送相談件数(57件)に含まれる苦情分の抽出作業中

評価委員による総合評価 **B**

中期目標

輸送力の確保、輸送価格の抑制等に資するように、**情報技術の活用**、経営基盤の強化、軽油高騰等経済変動時における効率的、効果的な経営支援を推進する。

中期目標設定の背景及び理由

情報技術の進展を踏まえ、各種IT機器の導入、物流に係る情報システムの開発・利用を促進することは、物流の効率化はもちろん、安全環境対策としても極めて有効である。トラック運送業界の情報化については、他業界に比べ遅れをとってきたが、近年、パソコンやインターネット等の普及により、トラック運送業界においても情報化が進み、トラック運送事業者向けのIT関連機器やシステムも本格的に普及し始めている。

しかし、業界の大多数は中小企業で占められており、中にはITに関する知識や人材が不足する傾向もみられ、これらがITの普及促進の課題となっている。

中期目標に係る中期事業計画

IT機器利用促進及び物流の情報システム化を推進する。

- ・輸送距離計算システム、原価計算システム、ITSその他の情報システム開発に関する調査研究をすすめ、実現化に努める。
- ・IT機器、WEBKIT(求荷求車情報ネットワーク)利用の促進を図るため、研修、啓発広報活動を推進する。

※各情報システムの概要

■輸送距離計算システム

トラックが走行する拠点間距離を地図上で簡易に算出可能とするシステム。様々な輸送形態に対応しており、荷主別・地域別・部門別(自社)・取引額別・納品先別などの視点で、運賃計算結果を分析することができるため、輸送コストの削減の一助となる。

■原価計算システム

中小トラック運送事業者が、収支の自己チェックを毎日繰り返すことによりコスト意識を高め、生産性を向上させていくためのツール。「事業全体/車両単位/取引先・業務単位」毎の原価水準を適切に把握し、損益管理(モニタリング)や業務改善、荷主交渉に活用する。

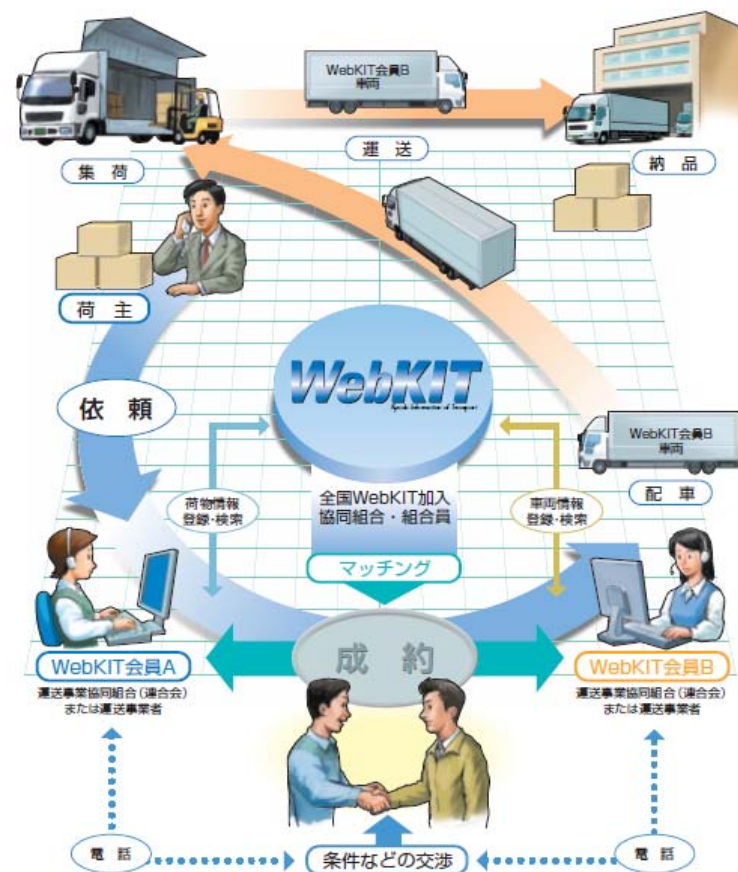
■ITS「Intelligent Transport Systems」

高度道路交通システム。最先端の情報通信技術を用いて「人・道路・車両」を相互にネットワーク化し、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築されている。今後、デジタル地図を利用した危険予測や災害情報の提供、路上工事マネジメントの充実、荷捌き施設や共同集配システムの構築に活用が期待される。

■WEBKIT(求荷求車情報ネットワーク)

輸送効率向上と環境負荷軽減を図る手段として「帰り荷の確保」「融通配車」「積合せ輸送」を実現するサービス(右記参照)。平成16年度のネット対応を契機に、現在は総端末数が約3,000に拡大。荷物(求車)情報登録件数が50万件を突破し、利用件数も大幅に増加している。

■参考 WEBKIT(求荷求車情報ネットワーク)の流れ



平成23年度事業実績の概要

IT機器利用促進及び物流の情報システム化を推進する。

●輸送距離計算システムの研究

標準キロ程図の制作では、トラックが走行する拠点間距離を地図上で簡易に算出可能とする標準キロ程計算システムに関する研究を行った。平成24年度も引き続き研究を行う。

●ITSの促進検討

最先端の情報通信技術による安全で効率的な輸送システムの実現に向けて、ITSの促進を検討し、業界として活用可能な各種技術動向等を把握するとともに、情報提供活動の一環としてITS世界会議に出席し、最新動向を把握した。

●WEBKIT事業の効率化と利用促進

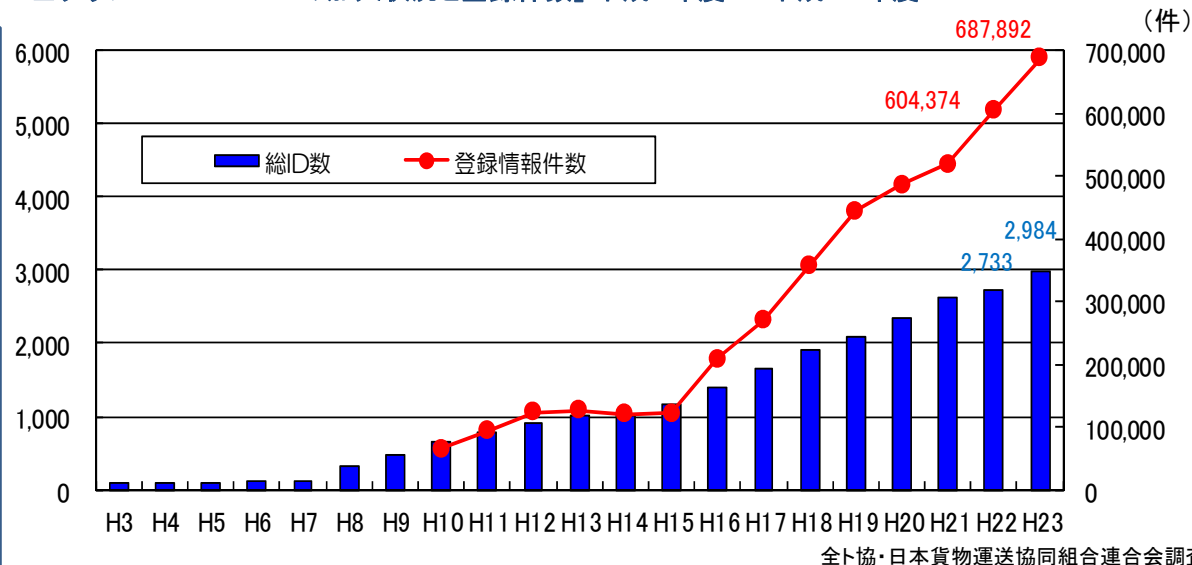
WEBKITシステムをリニューアル(容量の拡大・クラウド化)し、普及促進説明会を開催した。説明会は9府県で開催し、339人参加があった(グラフA及び下図参照)。

項目	平成23年3月末	平成24年3月末	増減
参加組合数	144	147	+3
加入事業者数	1,817	1,947	+130
端末ID数	2,733	2,984	+251
荷物情報登録件数	604,374	687,892	+83,518

●IT化推進セミナーの開催(グラフB)

全国12カ所(参加人数434名)でセミナーを開催し、先進的にITを活用している事業者の成功事例やIT投資のポイントを紹介するとともに、具体的な効果や活用方法を提案した。

■グラフA 「WEBKITの加入状況と登録件数」平成3年度～平成23年度



昭和56年(1981年) パソコンを利用した「システムKIT」研究開始
 平成3年(1991年) 協同組合間の求荷求車情報ネットワーク「ネットワークKIT事業」開始
 平成6年(1994年) 組合事業者がPCを利用し直接参加できる「リージョナルKIT」開始
 平成16年(2004年) ブロードバンド化に伴い、インターネット対応の「WEBKIT」に改定

■グラフB 「平成23年度 IT化推進セミナー開催状況」

地域	北海道	沖縄	宮崎	熊本	大分	長崎
人数	17名	24名	14名	22名	70名	36名
地域	佐賀	宮城	神奈川	福井	東京	愛媛
人数	62名	52名	41名	34名	36名	26名



IT化推進セミナー(佐賀)

IT化の啓発とWEBKITの普及啓発及び利用促進は順調に進められているが、具体的な情報のシステム化については、検討が進められているものの、特に見るべき成果が見られるに至っていない。

評価委員による総合評価

B

中期目標

輸送力の確保、輸送価格の抑制等に資するように、情報技術の活用、**経営基盤の強化**、軽油高騰等経済変動時における効率的、効果的な経営支援を推進する。

中期目標設定の背景及び理由

- (1) 経営の基盤となる運輸事業用施設・設備の整備を資金面から支援し、その強化を図ることは、輸送コストの抑制等の観点から重要であり、引き続き、商工中金に必要な預託を行い、低利かつ固定で長期な近代化基金融資（※）を継続実施する必要がある。
- (2) 労災保険料は事業種別ごとに定められ、労災保険に係る収支状況により3年に1度改定される。営業用トラック運送事業は、「貨物取扱事業」の一つとされる。「貨物取扱事業」には、営業用トラックによる貨物取扱事業以外に、営業用トラック以外の自動車によるもの、鉄道によるもの、さらには船舶によるもの（船員保険に係る制度改正に伴い平成22年1月1日から貨物取扱事業に含む。）も含まれる。貨物取扱事業の労災保険料率は、死傷者数の減少に伴って低減傾向（グラフA参照）にあり、これを一層進めようとするものである。

中期目標に係る中期事業計画

①資金融通を支援する。

- ・大規模施設・設備整備のための長期かつ低利の近代化基金融資を確保するために、商工中金に必要額を預託するとともに、同融資に係る利子補給を行う。

②優秀なトラック運転者の確保対策を推進する。

- ・トラック運転者の雇用状況、雇用上の問題点、必要な対策について調査検討を進める。
- ・検討結果に基づき必要な措置を執る。

③労災保険料率の低減を図る。

- ・輸送の安全の確保対策、事業適正化対策と連携して、労災保険収支の改善により、労災保険料率の低減を図り、経営基盤の強化を進める。

※近代化基金融資の概要

全ト協と都道府県ト協が一定額を商工中金に「近代化基金」として預託し利子補給することにより、会員事業者が低利かつ固定で長期の融資を一律に受けることができる融資制度。

車両の購入（最新排ガス規制適合車の購入等）、物流施設の整備、荷役機械の購入、さらには激甚災害を受けた場合の経営安定等に利用され、トラック運送事業の近代化、合理化、輸送力の増強を通じ、地域経済発展ならびに国民経済の安定に寄与している。

■中央近代化基金融資（全ト協）

- ① 1億円以上の大規模設備（配送センター等の物流施設） 資金融資
- ② 激甚災害融資

■地方近代化基金融資（都道府県ト協）

- ① 1億円未満の設備資金融資（車両・輸送機器等）
- ② 最新排ガス規制適合車購入資金融資
- ③ 低公害車・省エネ関連機器購入融資
- ④ 最低車両台数（5台）割れ事業者に対する特別増車融資

■グラフA「最近の貨物取扱事業」に係る労災保険関係指標の推移」平成17～21年度

区分	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
労災保険料率	15/1000	13/1000	13/1000	13/1000	11/1000
死亡災害者数	245	198	196	148	122
死傷災害者数	13,208	13,402	13,427	14,691	12,794
新規受給者数	27,901	27,700	29,566	34,858	29,796
新規年金受給者数	461	453	433	413	375
保険料収納額A	61,350	60,624	69,091	76,753	62,308
支出総額B	66,250	66,548	66,933	69,296	66,785
収支A-B	-4,900	-5,924	+2,158	+7,147	-4,477

平成23年度事業実績の概要

①資金融通を支援する。

●中央近代化基金融資及び利子補給事業(グラフB)

トラック運送業の近代化と合理化を促進するため、中央近代化基金融資(1億円以上の大規模設備資金融資等)を行い、利子補給(258百万円)を実施した。

●地方近代化基金融資に係る利子補給助成事業(グラフC)

保有車両台数を5両以上に増車する事業者に対する地方近代化基金融資(特別増車融資)に係る利子補給助成(739千円)を実施した。

②優秀なトラック運転者の確保対策を推進する。

●平成23年11月実施の「運転者の採用等に係るアンケート結果」を基に、中型免許制度への対応として、普通自動車免許の要件緩和に向け要請活動を展開した。

③労災保険料率の低減を図る。

●業界をあげて安全・適正化対策を講じてきた成果として、厚生労働省は平成23年12月、24年4月以降3年間の労災保険料率を決定し、トラック運送事業が該当する貨物取扱事業の保険料率が、**11/1000から9/1000に引き下げられた**。この結果、業界全体で年間約120億円の負担軽減になるものと推計される。

■グラフB「中央近代化基金融資に係る一般融資実績及び利子補給実績」

単位：億円（利子補給額は百万円）

区分	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
年間融資実績	66	35	59	33
年度末融資残高	335	302	284	251
利子補給額	332	302	268	258

■グラフC「地方近代化基金融資(特別増車融資)利子補給実績推移」

単位：千円

区分	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
特別増車	1,330	1,076	758	739

■参考2 「近代化基金融資種類別の貸付利率と利子補給率一覧」

融資の種類	貸付利率	利子補給率	うち 全ト協助成利率
一般融資		0.8%	—
ポスト新長期規制適合車 購入融資	長期プライムレート (平成23年度末1.35%) (平成22年度末1.60%)	1.2%	0.4%
低公害車・省エネ関連機器 購入融資		1.2%	0.4%
特別増車融資		1.6%	0.8%
激甚災害融資 (運転資金も対象)		0.8%	—

経営基盤の強化に向けて、近代化基金融資は引き続き一定の役割を果たすとともに、これまでの業界をあげた安全・適正化対策の推進の結果、労災保険料率の低減として結実し、目標に向かって極めて順調に進んでいるといえる。しかし、優秀なトラック運転者確保のための有効な対策については、なお検討課題が残った。

評価委員による総合評価

B

中期目標

輸送力の確保、輸送価格の抑制等に資するように、情報技術の活用、経営基盤の強化、**軽油高騰等経済変動時における効率的、効果的な経営支援**を推進する。

中期目標設定の背景及び理由

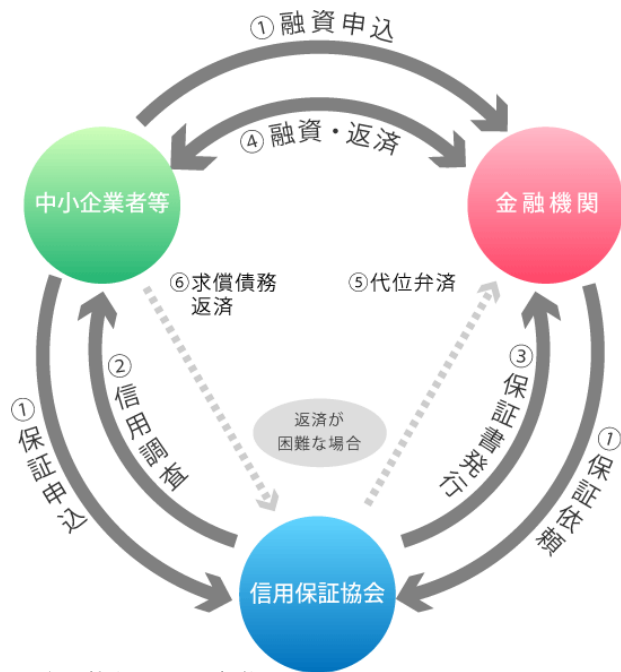
激甚災害、軽油価格高騰、及び急激な景気の悪化等経済変動時においては、トラック輸送産業の公共性を踏まえ、連鎖倒産等を防止し、国民生活の安定確保のために必要な輸送力の確保を目的として、経営支援を行うことは極めて重要である。

中期目標に係る中期事業計画

資金融通を支援する。

- ・激甚災害、軽油高騰及び急激な景気の悪化等の経済変動に対応して、激甚災害近代化基金融資や資金融通の円滑化のためのセーフティネットに係る保証協会保証料の助成等必要な措置を執る。

■参考1 信用保証制度の仕組みフロー図



信用保証協会サイトより転載

<http://hosityokukai-hyogo.or.jp/>

※全ト協が実施する経済変動時における主な経営支援

■激甚災害近代化基金融資

国民生活に著しい影響を与える大規模な地震や台風等（激甚災害）が発生した場合、「激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律」に基づき、政令で激甚災害が指定される。

このような災害によって、事務所もしくは主要な事業用資産について全壊、半壊、その他これらに準ずる被害を受ける等、大幅に経営環境が悪化した会員事業者に対し、通常の近代化基金融資とは別に、融資及び利子補給を行う制度。設備資金だけでなく運転資金に対しても利用できることが特徴である。

■信用保証制度と信用保証協会保証料助成

中小企業が金融機関から融資を受ける際、信用保証協会が保証料をとって債務保証する制度。事業者の資金繰り悪化や倒産等により返済が滞った場合、信用保証協会が金融機関に肩代わり返済（代位弁済）を行う。信用保証協会には国や自治体から一定の補助金が出されており、これが代位弁済の原資となっている。

なお、信用保証協会は昭和28年（1953年）制定の信用保証協会法に基づいて設立される公益法人であり、各都道府県及び横浜・川崎・名古屋・岐阜・大阪の各市に計52法人が設けられている。

全ト協では、会員事業者が中小企業信用保険法に基づくセーフティネット保証融資制度、都道府県等の自治体によるセーフティネット制度融資、国が定める「災害関係保証」（東日本大震災関係）または「東日本大震災復興緊急保証」に伴う資金繰り支援等を目的とした融資制度を利用する際、都道府県ト協を通じて、信用保証協会の当該制度利用に係る保証料の一部を助成している。

■参考2 信用保証制度の区分と保証料限度額・保証料率

区分	根拠法	保証協会の保証限度額	保証料率
①セーフティネット保証 (平成20年轻油高騰時制定)	中小企業信用保険法第2条第4項	無担保8,000万円 最大で2億8,000万円 一般保証とは別枠利用可能。	各信用保証協会 で定める率
②東日本大震災復興緊急保証 (東日本大震災時制定)	東日本大震災に対処するための特別の 財政援助及び助成に関する法律	無担保8,000万円 最大で2億8,000万円 一般保証、①③とは別枠利用可能。	同上
③災害関係保証 (同上)	激甚災害に対処するための特別の財政 援助等に関する法律	無担保8,000万円 最大で2億8,000万円 一般保証とは別枠利用可能。	同上

※各制度の対象者

- ①業況が悪化していると認定された業種の事業者等
- ②東日本大震災により直接又は間接的に被害を受けた中小事業者
- ③東日本大震災により直接的に被害を受けた中小事業者

平成23年度事業実績の概要

資金融通を支援する。

●激甚災害融資(グラフA)

平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」と「平成23年台風第12号」(8月29日から9月7日までの間の暴風雨及び豪雨による災害)で被害を受けた事業者の経営安定確保に資するため、近代化基金融資による利子補給事業を行った。合わせて157件、5,788百万円の融資を推薦、利子補給を行った。

●融資保証に関する支援(グラフB)

「①セーフティ保証」に係る保証協会保証料を負担する事業者に対して、都道府県ト協を通じて、1件10万円を限度に都道府県ト協助成額の2分の1を助成した。

東日本大震災により、直接又は間接的な被害を受けた事業者の経営の安定、再建を支援するため、「②東日本大震災復興緊急保証」及び「③災害関係保証」を受ける事業者が負担する保証料に対して、都道府県ト協を通じて、1件20万円を限度に、都道府県ト協助成額の2分の1を助成した。なお、全ト協の保証料助成では合計1,668件、144百万円の実績であった。

●東日本大震災災害対策支援助成金

東日本大震災により、事業者の被災規模が大きかった都道府県ト協が行う、災害対策(被災車両の代替、損壊又は滅失した建物・設備・備品等の整備復旧、再建に係る事業)支援助成を実施した。なお、北海道、青森、岩手、宮城、福島県の5県のトラック協会に対し、合計272百万円の助成を行った。

●放射線量計の無償貸出

福島原子力発電所事故に係る警戒区域等に輸送する事業者のために線量計の無償貸出を行った。

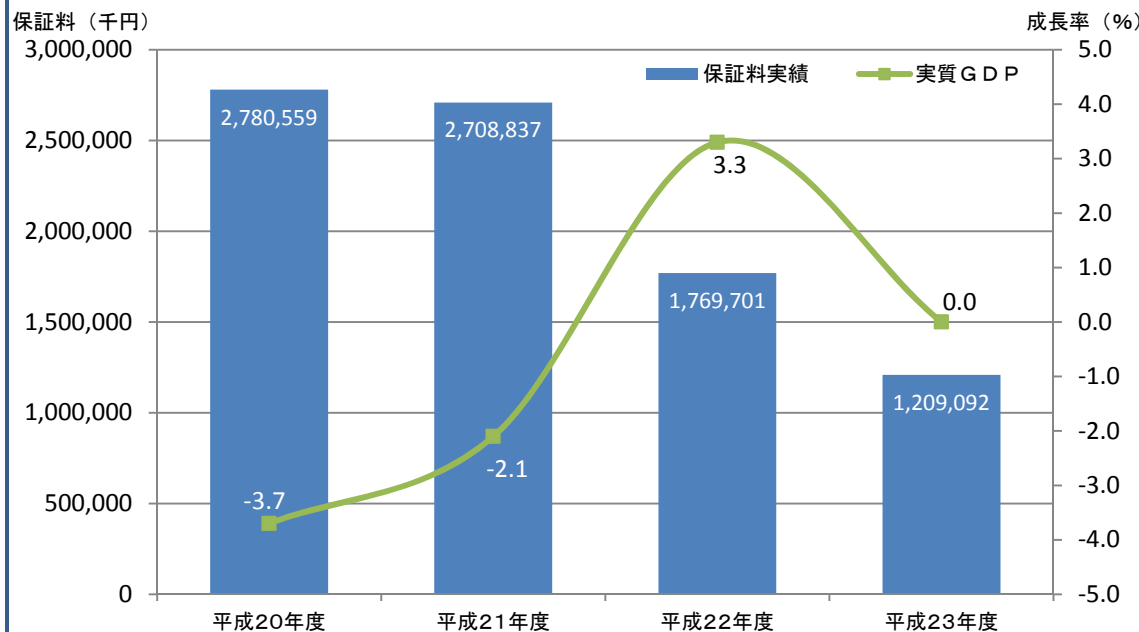
■グラフA 「第35回中央近代化基金激甚災害融資 推薦内訳」

単位：百万円

区分	公募額	申込		推薦	
		件数	金額	件数	金額
東日本大震災	10,000	160	5,829	155	5,712
台風12号	500	2	76	2	76
合計	10,500	162	5,905	157	5,788

※利子補給率 激甚：年0.8%

■グラフB 「全ト協助成信用保証料実績と経済指標(実質GDP成長率)の変動推移」



内閣府「国民経済計算(GDP統計)」
全ト協経営改善事業部調査

東日本大震災に伴う経済変動に対応して、激甚災害融資や保証協会保証料助成をはじめ、被災事業者の復旧再建のために助成を行う被災地域の都道府県トラック協会に対し助成を行うなど、可能な限り最大限の対応が行われたといえる。

評価委員による総合評価

B

中期目標

東日本大震災を踏まえた緊急輸送体制の見直しを行い、中期計画期間中にできるだけ早く緊急輸送体制の確立を図る。

中期目標設定の背景及び理由

これまでの緊急輸送体制については、このたびの東日本大震災時の緊急輸送において、様々な問題点が浮き彫りになったところである。

そこで、東日本大震災時における緊急輸送の経験を踏まえて、国、地方公共団体及び各都道府県トラック協会と連携して、緊急輸送時の問題点の抽出を行い、改善点を整理して、その結果を現行の緊急輸送業務実施要綱の見直しに反映させ、緊急輸送体制の確立を図る必要がある。

例えば、官民連携体制、緊急輸送車両の燃料の優先確保手段、緊急物資を一時集積所から被災者までの確・迅速に届けるための物流専門家の派遣等について検討する必要がある。

中期目標に係る中期事業計画

国、地方公共団体、都道府県トラック協会と連携して緊急輸送体制の見直しを行い、体制の確立を図る。

- ・平成23年度中に東日本大震災発生時に執られた緊急輸送体制の課題、問題点等を整理し、平成24年度までに緊急輸送業務実施要綱の見直し等を行う。
- ・中期計画期間中にできるだけ早く災害時緊急輸送体制を確立する。

参考1 東日本大震災トラックによる政府(国)の緊急物資輸送について(右記参照)災害発生(H23.3.11)からH23.5.9までの累計

参考2 延べ配送先地点数

輸送先	宮城県	福島県	岩手県	茨城県	その他	合計
延べ数	793	646	538	40	15	2,032

参考3 輸送手配台数

国による緊急輸送	1,925台
都道府県による緊急輸送	8,702台

被災地への緊急物資輸送(合計)

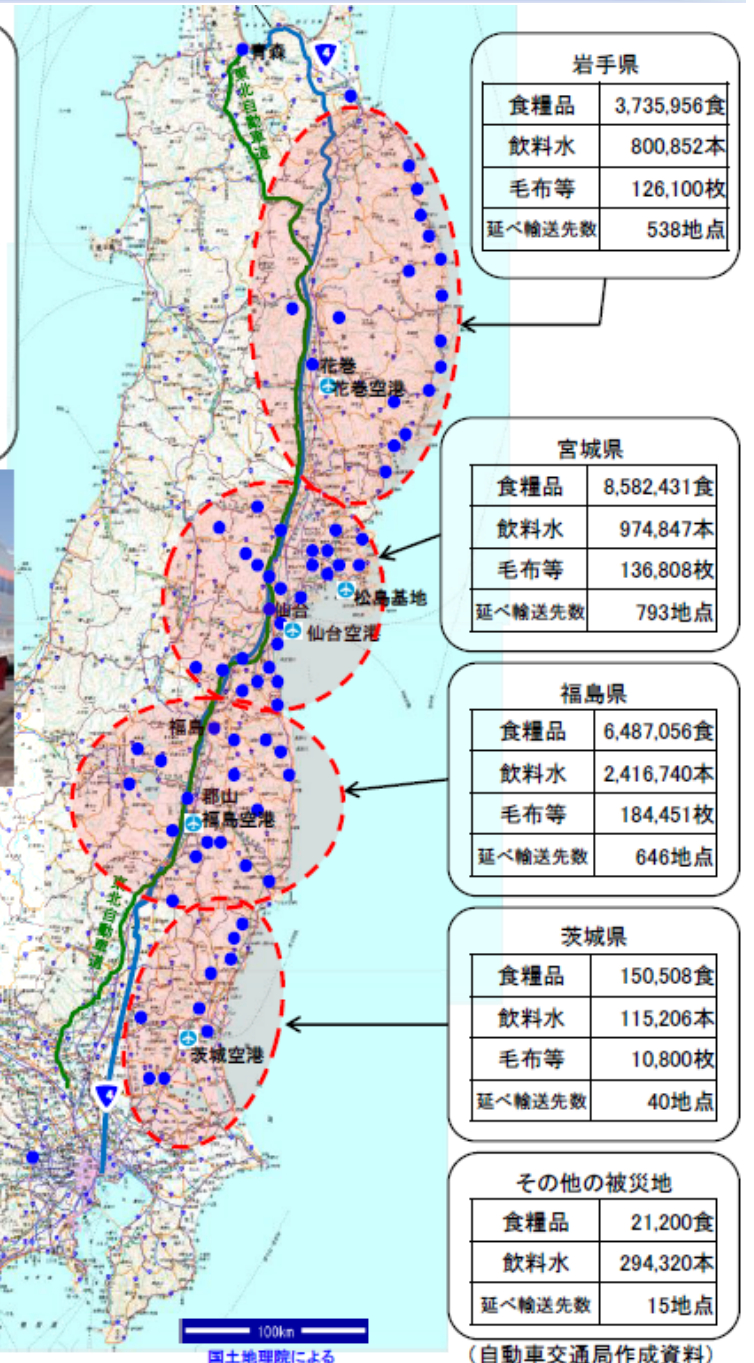
食糧品	18,977,151食
飲料水	4,601,965本
毛布等	458,159枚

その他、発電機(560台)、反射式ストーブ(2,510台)、ポケット線量計(837個)、トイレ(5,297台)、おむつ(253,669個)、コート(61,600着)、ラジオ(3,000個)、テント(900帳)等

延べ輸送先数	2,032地点
--------	---------



●:具体的な輸送先の所在市町村



平成23年度事業実績の概要

国、地方公共団体、都道府県トラック協会と連携して緊急輸送体制の見直しを行い、体制の確立を図る。

●東日本大震災時の緊急物資輸送の経験を踏まえ、緊急・救援輸送業務実施要綱の見直しを行った(下図参照)。



(注) 東日本大震災では改正後の体制で緊急輸送を行っている

●新たに、各都道府県トラック協会において、末端避難所等への物資手配、輸送方法を定めておくことを要綱に明記した。

●国土交通省が主催する「災害に強い物流システム協議会」の検討結果(右上段)を要綱見直しに反映させた。

●緊急救援体制の確立のため、今後明確化すべき事項を整理した。

■国土交通省「災害に強い物流システム協議会」検討結果【平成24年3月9日】

①民間物資拠点をあらかじめリストアップ

公共施設等の物資拠点に加え、民間の物流施設の活用を可能とするため、民間物資拠点をあらかじめリストアップする。

②官民の連携、協力体制の構築

都府県の災害対策本部におけるオペレーションや物資拠点の運営に物流専門家(物流事業者)が参画する。

③官民の協力協定の締結・充実の推進

輸送に関するもののほか、都府県の災害対策本部への物流専門家の派遣、物資の保管、物流拠点の運営等に関する事項を協定に盛り込むなど充実を推進する。

今後の課題

(新要綱に基づき緊急救援輸送業務を行う上で、今後明確化すべき事項)

①物流専門家登録状況の把握

全ト協として、各地方ト協と地方自治体との緊急・救援輸送協定における物流専門家の派遣に関する規定、専門家の登録状況を把握する。

②代替施設の選定

全ト協が被災した場合を想定し、代替施設を事前に選定しておく必要がある。

③民間の燃料備蓄、インタンクの整備について

今後、関係者で課題について検討する必要がある。

④各種規制等の弾力的運用

災害状況に応じて必要な対応を遅滞なく実施できるよう、現行の障害となる規制項目について整理し、災害状況に応じた段階的な緩和策を取りまとめる。

⑤緊急・救援輸送に関する官民協定(地方自治体と都道府県ト協)

協定未締結の県においては、内容を充実し、早期に締結を図ること。

⑥各都道府県ト協の会館又は防災センターの設備

資金の裏付けも含めて計画的に検討する必要がある。

⑦緊急時を想定した情報伝達方法、輸送方法等の点検(チェック)実施

全ト協と都道府県ト協において、点検・訓練を定期的実施することを独自に検討する。

緊急・救援輸送業務要綱の見直しが行われたが、要綱に基づく具体的な運用体制には課題が残っている。

評価委員による総合評価

B