

## 評価結果と委員意見

中期目標項目	<b>輸送の安全の確保① 交通事故防止</b>
評価結果	B
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全対策に係る機器等への補助を適切に実施している。啓発、研修等ソフト対策にも一層の取り組みを期待した</li> <li>○ 輸送の安全確保に関する施策は重点化が図られており、今後とも、同様の取り組みが行われることを期待します。</li> <li>○ 目標達成に向けての努力は大いに評価出来るも、数字が未達のため「B」評価。</li> <li>○ 事業内容や進め方は評価できるが、目標を死者数、事故件数とも達成できていないことを考慮した。</li> <li>○ 今後とも、特に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事業の充実強化が重要と思われる。</li> <li>○ 平成24年度の交通事故死亡者数は前年度を上回り、同時に目標を上回っており、事故分析を十分行い、事業計画に活かす必要がある。</li> <li>○ 事故分析を急ぎ、具体的対策に活かすこと。</li> <li>○ 交通事故死者数が増加した原因を早急に解明して対処すべきと思います(追突、バス事故が何故発生するのか等)。中期目標達成不能の可能性もあるのでは。</li> <li>○ 初めての中間評価といえども、年次目標又は中期目標に届くか心配。ドライブレコーダー等の助成に対してもっと有効な効果を期待したい。</li> </ul>
中期目標項目	<b>輸送の安全の確保② 労災事故防止</b>
評価結果	B
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標達成に向けての努力は大いに評価できるも、数字が未達のためB評価。</li> <li>○ 荷主側へ理解を求める取組みをさらに充実できないか、検討していただきたい。</li> <li>○ 労災防止についても問題の所在を分析しつつ、引き続き有効と考えられる政策を講じていただくことを期待します。</li> <li>○ 営業用トラックに係るデータについて、多少とも把握は進んでいるのか？</li> <li>○ 荷役作業場の改善の方策を明確にすべき。高齢化に伴う肉体・精神的影響について調査が必要。</li> <li>○ 荷役作業等における労働事故防止対策については、労災発生状況が減少しないか、もう少し踏み込んだ対策を行う</li> <li>○ 健康診断(法違反)を行っている事業者に検討を講じなければならないことは残念である。助成を含めて万全を期すべきである。</li> <li>○ 健康診断の受診率についても内容の表示がないと判断がつきにくい。</li> <li>○ SAS検査申請減少と労災を減少させる手立として、今後どう対処するか問題ありではないかと思われます。</li> </ul>
中期目標項目	<b>環境の保全① CO2削減</b>
評価結果	A
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 省エネ機器導入効果測定や、CNGスタンド設置補助など新たな取組みも行って評価したい。</li> <li>○ CO2削減対策については、当初の目標を達成しており評価できると考えます。引き続き導入促進等のPRに努めていただきたいと存じます。</li> <li>○ 引き続き、次のステップ(平成26年度以降目標)に向けて向上されるよう努力されたい。</li> <li>○ 削減目標を達成している。効果的な機器の導入を支援することで、効果が出やすい分野と考えます。アイドリングについてはマナーや意識の啓発、TSの利用促進ともリンクしているので、引き続き頑張ってほしいと思います。</li> <li>○ 年次目標値を大きく下回った点は評価できる。ただ、そもそもの目標設定が妥当であったか検討してほしい。</li> <li>○ 営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させるという中期目標に照らしての事業実績評価には、自家用の排出状況との明示的な比較が必要ではないか。営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させるという目標は設定自体が妥当であったか？</li> <li>○ 自営転換に係る効果の評価については今後の検討が必要か？</li> <li>○ 業界あげて環境対策についてはこの間大変努力してきたが、残念ながら社会的評価が低いのは遺憾である。さらなる積極的な対策を講じるべきだ。</li> <li>○ 助成事業の規模の拡大が求められる。</li> </ul>
中期目標項目	<b>環境の保全② NO2、SPM削減</b>
評価結果	A
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 規制や利子補給が効果的に働き、進展している。</li> <li>○ 適合車への代替促進の効果は認められる。</li> <li>○ 目標達成は評価できると考えます。ただし分析手法に関しては、今回と同様の問題が起こりうると考えられるならば、その代替策についても検討してはどうかと考えます。</li> <li>○ SPMの高い地域を具体的に示し、理由が目に見えるようにしたほうがよいと思います。今後の比較もしやすいと思います。</li> <li>○ 業界あげて環境対策についてはこの間大変努力してきたが、残念ながら社会的評価が低いのは遺憾である。さらなる積極的な対策を講じるべきだ。</li> <li>○ トラック産業が悪者扱いされないよう、続けてほしい。やればできるところをもっとアピールすべき。</li> <li>○ 後付け装置(DPF)の不具合の早期調査、解決を。天然ガス利用条件の拡大策は。</li> </ul>

## 評価結果と委員意見

中期目標項目	<b>事業適正化① 巡回指導</b>
評価結果	<b>A</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 当初の目標を達成しており評価できると考えます。</li> <li>○ 目標どおり良好に推移している。</li> <li>○ (A+B)評価が少しずつでも増加していることは評価したいです。2%ではなく3%にしてもよいのでは。カリキュラムを刷新し、実践的内容での研修は効果的と思うので、引き続き行って欲しいです。</li> <li>○ 指導内容の質向上の取り組みも含め、目標達成で評価したい。ただ、指導件数の減少について対応を検討していただきたい。</li> <li>○ 巡回指導件数が若干減少していることは気になるが、新規・中小事業者を中心に丁寧な指導をすることが重要である。</li> <li>○ A、B評価割合の更なる増加及び指導業務の全国均一化などを重点に一層の取り組みをお願いしたい。</li> <li>○ 設定された目標の内容に鑑み「コンプライアンス確保」の啓発活動の一層の充実が必要と思われる。</li> <li>○ 行政への報告事例などを集約してください。</li> </ul>
中期目標項目	<b>事業適正化② 安全性評価事業</b>
評価結果	<b>A</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標達成を評価したい。安全意識向上の成果が上がっている点も評価できる。</li> <li>○ Gマークの普及について今年度の目標は達成しており評価できると考えます。ただし、平成25年度に関しては、より高い目標となっていることから、一層の理解向上に向けた一層の取り組みを期待します。</li> <li>○ 申請件数がやや減少に転じる今後に向け、対応策を早急に検討進めていく必要がある。</li> <li>○ Gマークの普及について今年度の目標は達成しており評価できると考えます。ただし、平成25年度に関しては、より高い目標となっていることから、一層の理解向上に向けた一層の取り組みを期待します。</li> <li>○ インセンティブ付与の中で、トラック協会は、安全教育促進助成においてGマーク取得事業者を優遇したことは効果が期待できるのではないかと考えられます。申請する事業者を落とすという線引きは厳しくすべきであると同時に、サポートして育てるということも必要と思います。平成25年度目標達成ができるかが懸念されます。</li> <li>○ Gマークのインセンティブ、特に中小事業者へのものを具体化することが必要。</li> <li>○ 社会的アピール(認知)が必要。更なるインセンティブの検討を。</li> </ul>
中期目標項目	<b>輸送サービス改善・向上① 引越事業等の苦情対策</b>
評価結果	<b>B</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 講習修了者数の増加、相談体制の強化等評価できる。</li> <li>○ 引越等に重点を置いた苦情対応策は評価できると考えます。苦情の内容を精査することで、引き続き、サービスの質の向上をに努めていただくことを期待します。</li> <li>○ 輸送相談体制充実強化、引越事業者優良認定制度いずれも重要な対策として更なる取り組みを求めたい。</li> <li>○ 相談苦情件数の増加する中で、「引越優良事業者認定制度」の構築が重要であり、消費者サービスの強化に努めるべきである。</li> <li>○ 引越講習の積極開催などきめ細かい対応は評価できるが、苦情件数の増加など目標未達も考慮した。事業者への啓発に力を入れていただきたい。</li> <li>○ 安かろう悪かろうの事業者をなくすためにも一定のレベルアップが更に必要。引き続き取り組みの強化を。</li> <li>○ 受付機能の強化で集まった情報に基づく活動強化を図るべき。</li> <li>○ 「相談・苦情」は、実態として、すべてトラブルなのか? 「相談・苦情件数」以外にも適切な評価の視点が考えられないか。</li> <li>○ 相談件数の増加は、窓口周知により表面化したことが考えられ、むしろよかったと思うべきところではないかと思えます。むしろ制度の履行スケジュール自体が遅い。これ以上遅れることのないように進めて欲しい。相談内容の分析とその対応をしてください。</li> </ul>
中期目標項目	<b>輸送サービス改善・向上② 情報技術の活用、経営基盤の強化等</b>
評価結果	<b>B</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中小事業者の関心が高い労災保険料率が低下したことは評価できる。</li> <li>○ 努力は認められるが継続して取り組んでいただきたい。</li> <li>○ 経営基盤強化、経営支援について近年の事業者の置かれている状況を踏まえ、一層対策をすすめていく必要がある。</li> <li>○ 情報技術の活用と経営基盤の強化は、今後、事業者の高齢化に伴って、ますます達成が厳しくなることが予想されます。今後は、事業内容を弾力的に見直しつつ、取り組みを強化していただきたい。</li> <li>○ IT化については、中小への普及(コスト増)がポイントであるが、必要性も含め、有効な対策を更に講じるべきだ。</li> <li>○ IT機器を中小企業で活用し、経営基盤強化となるような方策が必要。</li> <li>○ 情報システム化など事業内容についてそもそもの検討が妥当だったか検証していただきたい。IT対応への取り組みをさらに強化していただきたい。</li> <li>○ 情報システム推進が「当面見送り」とされた以上、今後の中期事業計画は修正されるべき。</li> <li>○ 高度なIT化よりは、原価計算セミナーや個別具体的なサポートなどを継続していく必要があると思われる。</li> </ul>

## 評価結果と委員意見

中期目標項目	災害時緊急輸送体制の整備
評価結果	A
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 東日本大震災の教訓を踏まえ、緊急輸送体制の確立に向けて着実に対応している点は評価できる。</li> <li>○ 緊急輸送の問題点などの把握が着実に進んでいる点を評価したい。今後の具体策のとりまとめを急いでいただきたい。</li> <li>○ 緊急支援物資の輸送に関しては関係者のご尽力に改めて感謝申し上げます。引き続き、運用面での具体的課題の解決に向けた取り組みを期待します。</li> <li>○ 要綱見直し、各都道府県の実態把握調査や施設・機器の整備等を適切に実施しているが、継続的な取り組みを期待したい。</li> <li>○ さらなる機能の強化について力を入れていただきたい。トラックの重要性のアピールと媒体を使ったアピールにもっと力を入れるべき。</li> <li>○ 過去の成果及び反省を踏まえて、ハード・ソフト両面でのさらなる対応が着実になされている。中央だけでなく各地域でも充実をはかる必要があると思います。</li> <li>○ 災害発生時のトラックの対応、警告(気象庁基準の変更予定)にどう対応するのかの基準化も必要。</li> </ul>