

# 平成25年度 出捐金事業実績評価説明書

平成26年8月26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	1
○輸送の安全の確保②	4
○環境の保全①	6
○環境の保全②	8
○事業適正化①	10
○事業適正化②	12
○輸送サービスの改善及び向上①	14
○輸送サービスの改善及び向上②情報技術の活用	16
○輸送サービスの改善及び向上②経営支援	18
○災害時緊急輸送体制の整備	21

# 輸送の安全の確保①

## 中期目標

国  
交  
省

### ■事業用自動車総合安全プラン2009

区分	平成20年 実績	平成25年 中期目標	平成30年 最終目標
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

全  
ト  
協

### ■トラック事業における総合安全プラン2009

区分	平成20年 実績	平成25年 中期目標	平成30年 最終目標
交通事故死者数	450人	330人以下	220人以下
人身事故件数	28,838件	22,000件以下	15,000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の普及

- ・衝突被害軽減ブレーキ、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

- ・安全運転研修受講に対し助成を実施する。
- ・トラックドライバー・コンテスト等を実施する。

### ③事故分析及び対策の検討・活用

- ・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広報・啓発活動等

- ・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。

## 平成25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の普及

助成事業名	台数・金額
1 ドライブレコーダ	16,158台
2 デジタルタコグラフ (EMS 機器)	11,287台
3 安全装置 (後方視野確認支援装置等)	9,677台
1～3 助成総額	477百万円

#### ★新規又は改善・強化等施策の実施内容

- ドライブレコーダの普及に加え、機器の有効活用を図るため、「ドライブレコーダ導入の手引き」及び「ドライブレコーダ活用マニュアル」を制作し、全ト協ホームページ上に公開した。

### 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

- 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1,035名、助成総額27百万円)
- 「トラックドライバー・コンテスト(出場者数131名)」を実施するとともに、全国の高速度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32,941台、通知票発行1,675枚)
- ★新規又は改善・強化等施策の実施内容
- 全ト協ホームページ上で公開中のドライブレコーダ映像を活用したWeb版ヒヤリハット集を拡充し、掲載事例を50件(16件増)とした。
- 健康起因の事故が社会問題化している現状を踏まえ、トラック運送事業に特化した「トラック運送事業者のための健康起因による事故防止マニュアル」を策定し、全ト協ホームページ上に公開した。
- 事業用トラックの事故の約半数を占める追突事故の防止対策として、コンサル会社と連携し、「『トラック追突防止マニュアル』活用セミナー」を全国28箇所の協会又は協会支部にて開催し、1,700人以上が参加した。

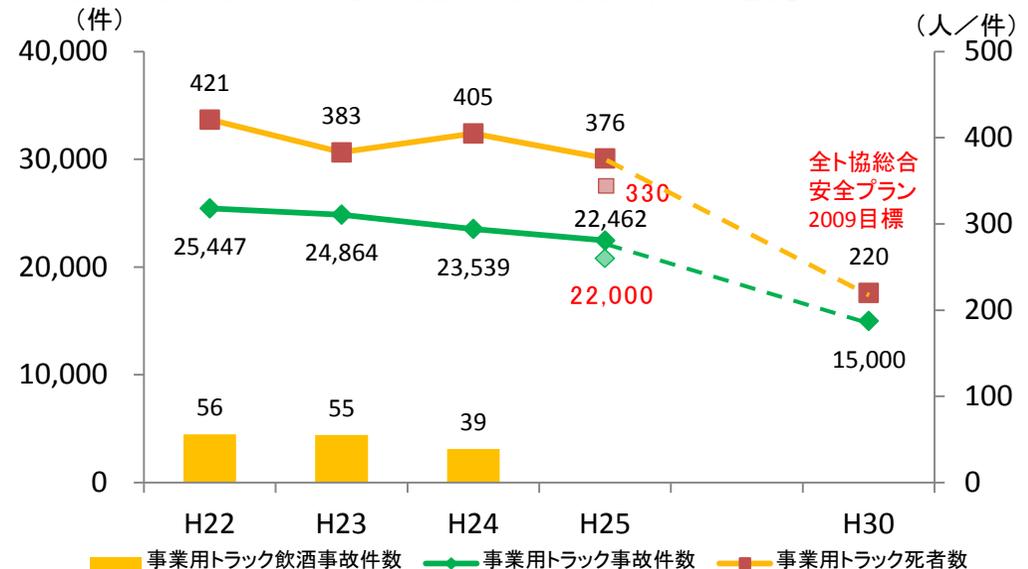
### ③事故分析及び対策の検討・活用

- 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広報・啓発活動等

- 「正しい運転・明るい輸送運動」、「不正改造車を排除する運動」の実施、国の交通安全運動等への参加など、会員事業者への積極的な広報・啓発活動を行った。

### ■グラフA「事業用トラックによる死者数及び人身事故件数の推移」



## 今後の計画

これまでの実施内容に加え

## (1)トラック運転者教育の充実等

- ・新規採用運転者等への教育実習について、全日本トラック協会において、カリキュラムの作成、実施体制の整備、実施補助等を検討する。
- ・全日本トラック協会及び都道府県トラック協会の総会、事業者大会等における交通安全セミナー及び交通安全決議の実施により、交通安全に対する事業者の意識の定着を図る。
- ・「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」及び「ドライブレコーダ活用セミナー」を全国各地で開催し、事故防止の意識高揚を図る。

## (2)事故分析手法の見直し及び発生地域別データベース(仮称)の構築

- ・重大事故に係る会員事業者情報を収集し、車籍別、発生地別、車両区分別、道路区分別等詳細に分析するなど、事故分析手法の見直しを図るとともに、迅速かつ効果的な検証を行い、新たな対策の樹立につながるよう取り組みを強化する。
- ・また、事業用トラックによる死亡事故の発生地域別データベースを構築し、事故防止啓発ツールとして活用を図る。

## (3)運行管理・支援機器の普及拡大

- ・運行記録計、ドライブレコーダなど運行管理・支援機器の更なる普及拡大策を検討する。
- ・これら機器を利用した安全教育についても上記(1)と一体的に更なる措置を検討する。

## 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。)

## 年次目標

	平成24年度	平成25年度	平成26年
	死者129人、死傷者数13,040人より減少させる	前年度実績(ただし、前年度実績が平成24年度目標を上回る場合は、平成24年度目標)より減少させる	前年度実績(ただし、前年度実績が平成24年度目標を上回る場合は、平成24年度目標)より減少させる

## 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。

## 平成25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15,349人に対し、受診費用の一部(約5割)を助成した(表1)。なお、SASスクリーニング検査の効果を確認するため、検査の結果、SASと診断された場合の対応方の集約を行った。

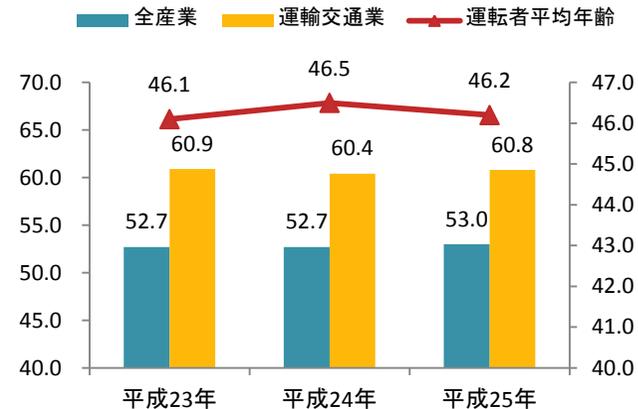
●トラックドライバーの健康に起因する事故の撲滅を図るとともに、ドライバー自身による健康管理を効果的に進めるために、トラック運送事業者や運行管理者等が、トラックドライバーをはじめとする従業者に対して、より適切な健康管理指導が実施できるよう、「トラック運送事業者のための「健康起因事故防止マニュアル」」を作成し、ホームページ上に公開した。

②荷役作業等における労災事故防止対策を推進する。

●厚労省が策定した「荷役作業の安全対策ガイドライン」の周知・啓発を図るとともに、荷主団体等に対する労災事故防止に関する協力を求めた。

### ■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)」



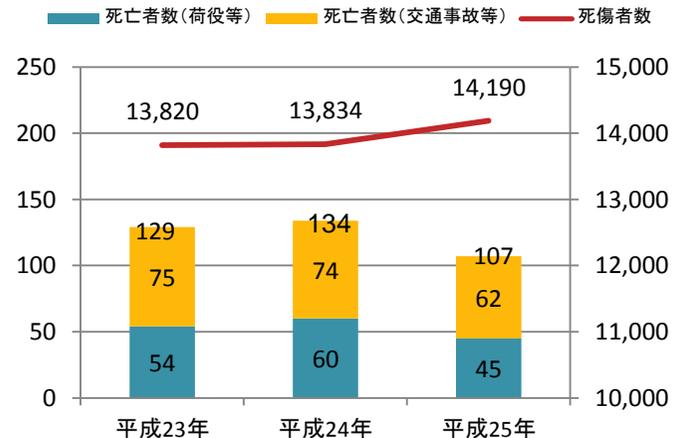
出典：厚生労働省「業務上疾病発生状況調査」  
全ト協「トラック運送事業に関する賃金・労働時間データ集」

■表1「SASスクリーニング検査助成事業の申請状況」

年度	H23年度	H24年度	H25年度
事業所	948	779	759
申請者	16,355	15,018	15,349
前年比	▲5,714	▲1,337	331

### ■グラフB

「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25年の死亡災害・重大災害発生状況等について」

## 中期目標

2020年度(平成32年度)を目途とした「低炭素社会実行計画」の策定を念頭において、CO<sub>2</sub>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、平成32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(平成22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」(平成20～24年度)を踏まえて、平成23年度中にCO<sub>2</sub>の削減中期目標として下記の2項目を定める。

**(1)CO<sub>2</sub>排出原単位で 0.139 kg-CO<sub>2</sub>/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。**

## 年次目標

	平成24年度	平成25年度	平成26年度
(i)CO <sub>2</sub> 排出原単位で0.139kg-CO <sub>2</sub> /トンキロ以下とする。			
(ii)営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。	(ii)営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。	(ii)営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。	(ii)営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。

## 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EMS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機器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。

※EMS: エコドライブ・マネジメント・システム

### ②環境対策や省エネに関する知識の取得及び意識の向上を図る。

- ・エコドライブ推進マニュアルなど省エネに関する知識の取得に役立つ啓発資料をホームページ上に公開し、省エネの取り組みに対する支援を行う。

### ③環境対策、省エネの促進に向けて省エネ機器等の導入効果等を把握する。

- ・助成金を活用して低公害車、EMS機器など環境対策に有効な機器等を導入した事業者に対して、導入効果や事例及び機器等の課題について、使用実態を把握する。

## 平成25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 (平成25年度実績)	台数・金額
1 低公害車導入助成	876台
2 EMS 機器導入助成 (デジタル式運行記録計など)	11, 222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)	925台
1～3 助成総額	230百万円
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1.0%のうち0.4%助成)	1,960千円
天然ガススタンド設置助成	40,000千円 (一基)

②環境対策や省エネに関する知識の取得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」ステッカーを配付し、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促進した。

アイドリングストップ支援機器 (エアヒーター)



アイドリングストップ支援機器 (バッテリー式冷房装置)



夏期・冬期のアイドリングストップを支援

EMS機器 (デジタル式運行記録計)



走行データを記録し、エコドライブの指導等に活用。

③環境対策、省エネの促進に向けて省エネ機器等の導入効果等を把握する。

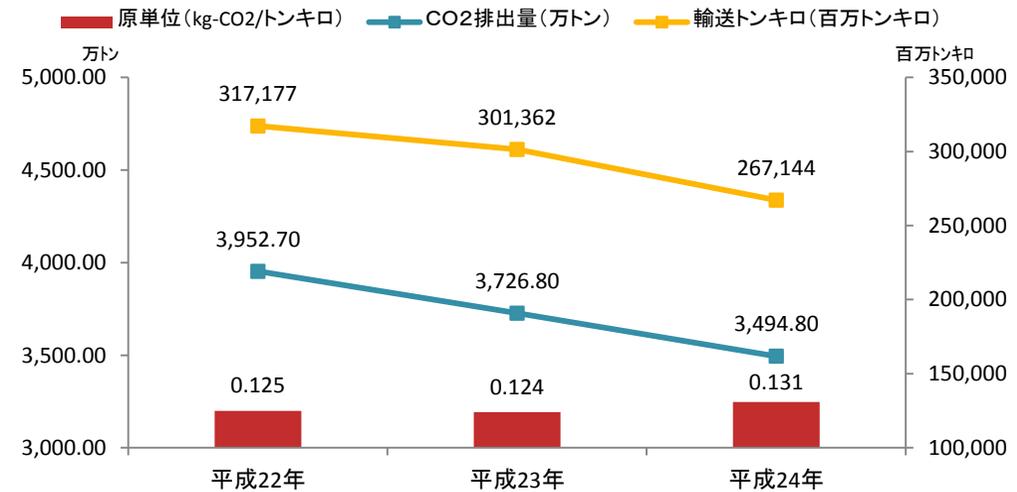
○環境対策、省エネ機器や低炭素型エネルギーを積極的に活用するため、以下の取り組みを行った。

- ・助成金を活用して低公害車、EMS機器など環境対策に有効な機器等を導入した事業者に対して、導入効果や機器等の課題について、使用実態を把握するための調査を実施した。(EMS機器導入:5.8%燃費改善、エアヒーター導入:アイドリング時間3.7時間削減、バッテリー式冷房装置導入:アイドリング時間3.3時間削減)

④追加事項

トラック運送業界の新たな環境指針として「新・環境基本行動計画」を策定するとともに、本計画を基に日本経団連の「低炭素社会実行計画」に参画した。

### ■グラフ 営業用トラックのCO2排出量と輸送トンキロの推移



## 中期目標

NOx・PM法(※)対策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。

## 年次目標

平成24年度	平成25年度	平成26年度
(i) NO2 96.2%以上 (ii) SPM 100%	(i) NO2 98.1%以上 (ii) SPM 100%	(i) NO2 100% (ii) SPM 100%

## 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。

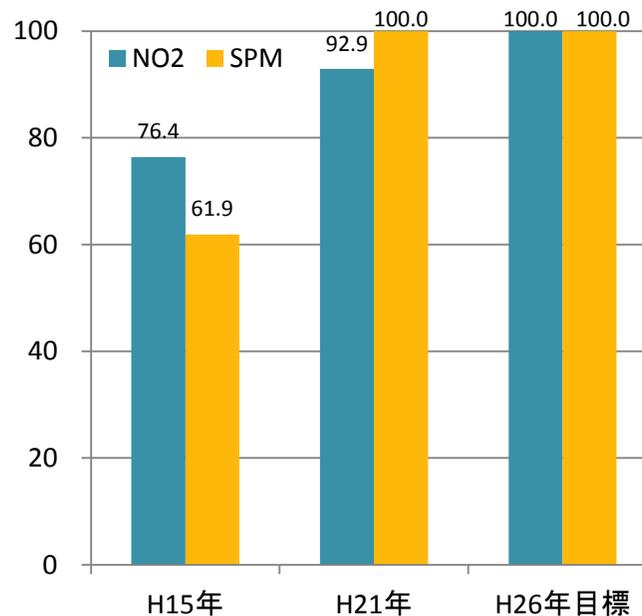
低公害車の導入を促進する。

- 低公害車の導入を促進するため、助成等の支援を行う。

■表1 低公害車助成事業の概要

	CNG車	ハイブリッド車
予算総額	130,000千円	
新車導入	通常車両価格との差額の1/6	通常車両価格との差額の1/6
使用過程車両改造	2t、4t車で10万円	なし

■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)



※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、対策地域として中部圏が追加された。

### ■対策地域

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、対策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策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(大阪府は発着)が禁止されている(運行規制)。

平成25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及び低公害車・省エネ機器の購入を促進するため、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(0.6%)に比べ、高率の利子補給(0.9%)を行った。なお、全ト協は都道府県ト協が行う、利子補給率0.9%のうち、0.3%を助成した。

●NOx・PM法非適合車から適合車への代替融資については既融資分の利子補給を行った。  
NOx・PM法適合車への代替が順調に進んだことにより、NOx・PM法非適合車の占める割合が全国で約20%程度となった。

■表2「平成25年度低公害車助成実績」

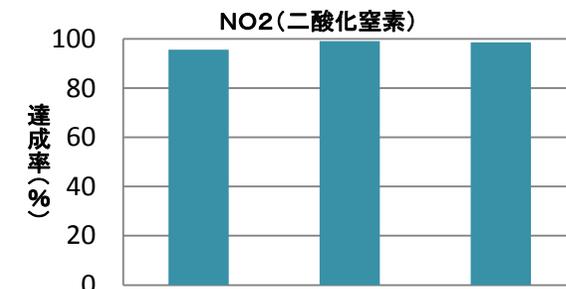
	台数	金額
CNG車	255台	56,166千円
ハイブリッド車	632台	62,656千円
合計	887台	118,772千円

■表3「地方近代化基金融資実績(各年度末残高)推移」

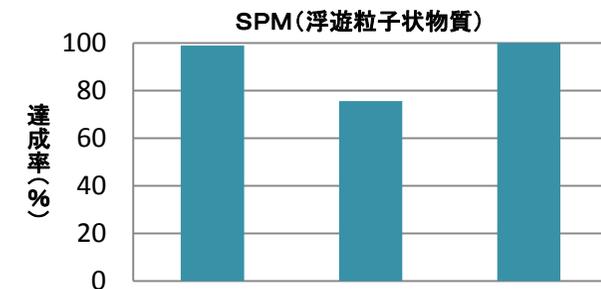
単位：百万円

	H23年度末	H24年度末	H25年度末
合計	84,117	102,587	111,170
NOx代替	43,076	23,733	9,449
ポスト新長期	40,653	78,352	101,278
低公害車	388	502	443
全ト協による利子補給助成	270	328	343

■グラフB「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」



平成24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216であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は213局(98.6%)となっており、平成23年度と比較して達成率が0.5ポイント低下した。



平成24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207局(100%)となっており、平成23年度と比較して達成率は100%となり、全ての測定局において環境基準を達成した。

出典：環境省(報道発表)「平成24年度大気汚染状況について」

## 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%(ポイント)を超えて増加させ、「C」、「D」、「E」、「その他」の占める割合を2%(ポイント)を超えて減少させることを目標とする。

## 年次目標

平成24年度	平成25年度	平成26年度
対前年度実績 2%増	対前年度実績 2%増	対前年度実績 2%増

## 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。



事業者巡回指導

## ※評価基準

○巡回指導における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



適正化事業指導員研修

## 平成25年度事業実績の概要

●平成25年度の適正化事業活動指針を定め、これに基づき適切な運営に努めた。全国において、官・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。

●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適正取引及び適正運賃收受問題等の推進、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、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。

### ■新規又は改善・強化等施策の実施内容

●全国研修は平成24年度からカリキュラムを刷新し、巡回指導に関する実践的な内容で実施した。地方研修では特に小規模グループ研修において、平成25年度より模擬巡回指導を通じて各実施機関の評価手法・評価基準等について討議を行い全国均一化に努めた。

※初級研修1回(43名)、専門研修1回(59名)、特別研修1回(60名)、スキルアップ研修1回(40名)、システム研修1回(44名)、ブロック研修12回、小規模研修12回

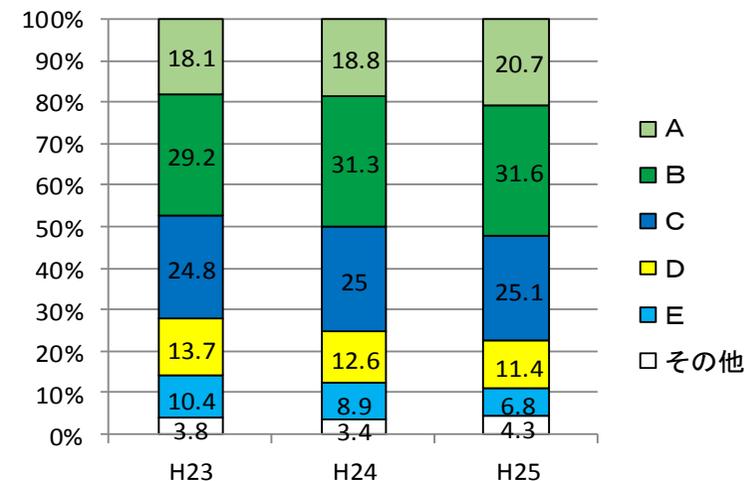
●指導員の知識や技能向上のため、運行管理者資格者証の取得を推進。新たに40名が取得し、適正化事業指導員全体の取得率は約5割となった。

●巡回指導の結果、点呼を全く実施していない等、悪質性の高い事業所に係る速報制度が導入され、運輸支局との緊密な連携の下、同制度の円滑かつ効果的な推進を図った。

### 適正化事業に係るデータの推移

	H23	H24	H25
巡回指導件数	28,073	27,985	27,470
指導項目数	119,538	110,920	100,615
全国指導員数	413	403	411
苦情処理件数	1,657	1,627	1,509

### 適正化巡回指導総合評価推移表 (平成23年度～平成25年度)



	H23	H24	H25
A+B	47.3%	50.1%	52.3%
対前年度	—	+2.8%	+2.2%

## 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)事業所数を、21,000まで増加させる。

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	18,000	20,000	21,000

## ※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、全国適正化実施機関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)から提出された申請書類に基づき、全国適正化実施機関が「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』への諮問・答申を経て評価決定する。

### ■認定証の授与等

認定された事業者には認定証を授与し、認定マーク、認定ステッカー及び認定ワッペンについて、各事業所に配置された事業用車両への貼付等、その使用を許可する。また、行政上の取扱いや(公社)全日本トラック協会の助成等において種々のインセンティブが付与されている。

## 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、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。

## ■安全性優良事業所認定制度スキーム



全ト協「荷主向けリーフレット」より抜粋

## ■安全性優良事業所に係るインセンティブ付与

### 平成25年度事業実績の概要

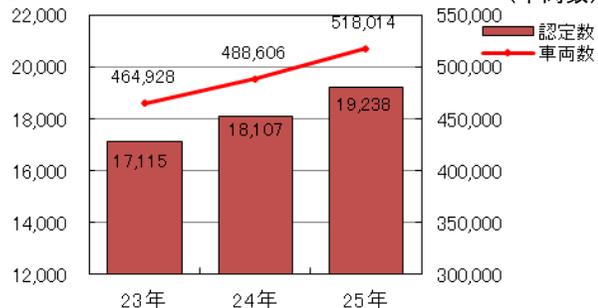
- 5,982事業所の申請を受け付け、5,630事業所を新たに認定した。これに平成22～24年度認定分13,608事業所を加え、認定事業所数は19,238事業所となった。
- 引き続き、事務局内にて作業の効率化、運営のあり方について検討を行い、人員の削減、作業場の変更、経費の節約を行った。
- 制度への理解促進を図るため、事業者への説明会を開催した。

### ■新規又は改善・強化等施策の実施内容

- 平成24年6月から一般市民、地域社会への認知度アップとトラック業界のイメージアップを図るため、Gマーク事業所(12社)の協力を得て、当該事業所が保有する車両(36台)にGマークのデザインを施したラッピングトラックを首都圏に走行させたが、平成25年度は対象を全国に拡大し、全国のGマーク事業所(30社)の協力を得て、当該事業所が保有する車両(30台)にGマークのデザインを施したフルラッピングの車両を走行させた。
- 国土交通省では、平成25年度補正予算で実施の補助事業において、Gマーク取得事業者に対する優先的な助成を行うとともに、Gマーク取得連続10年以上の事業所に対する表彰制度を創設した。また(公社)全日本トラック協会では、平成25年度よりGマーク取得事業所に対する一部助成の優遇措置を創設し、インセンティブの拡大を図った。

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。
全日本トラック協会	安全性優良事業所表彰(H25年度創設。H26年度より実施)	安全性優良事業所のうち、連続して10年以上取得しているなど、さらに一定の高いレベルにある事業所が表彰される。
	助成の優遇(H25年度より実施)	全日本トラック協会が行う一部の助成事業に関し、予算の範囲内で優遇措置が受けられる〔ドライバー等安全教育訓練促進助成(研修受講料通常7割→全額助成)、安全装置等導入促進助成(IT点呼に使用する携帯型アルコール検知器1台1万円を助成)、経営診断受診促進助成(診断助成金上限8万円→10万円助成)〕。
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(車両数)



Gマークのラッピングトラック

## 中期目標

一般消費者からの輸送サービスに関する苦情の逓減を図るため、引越事業について中期計画期間中に引越事業者優良認定制度を構築し、実施する。

## 中期目標に係る中期事業計画

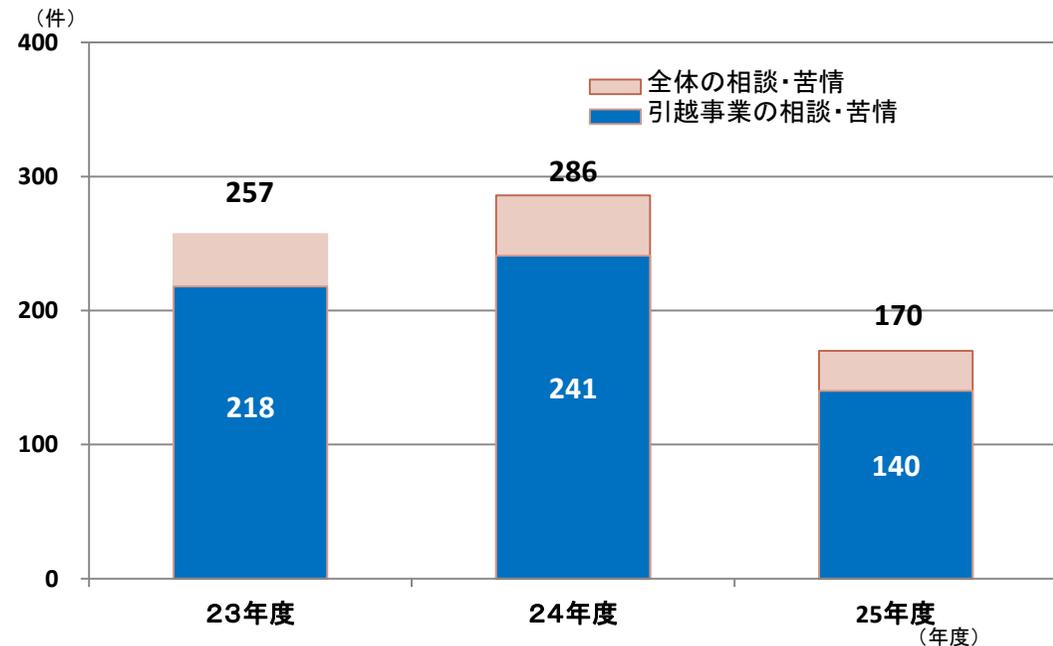
### ①輸送相談体制の充実強化を図る。

- 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。
- 輸送相談に係る組織体制の強化を図る。
- 引越管理者講習終了者数の増加(平成26年度までに終了者数15,000を目指す。)を図る。

### ②苦情の逓減を図るため、引越事業者優良認定制度を構築し、実施する。

- 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、同制度の円滑実施を図る。また引越優良事業所認定のインセンティブについて検討を進める。
- 引越優良事業者制度の広報を推進する。

■グラフA 「全ト協 輸送サービス相談への相談・苦情件数の推移(過去3年間)」



■過去3年間の相談・苦情内容の内訳

	インター ネット	段ボール※	キャン セル	遅延	破損	紛失	料金関 係	対応不備	その他	合計
2011年	12	13	27	32	88	31	39	157	73	472
2012年	7	12	28	22	113	62	61	171	70	546
2013年	9	9	22	15	76	34	29	71	11	276

※キャンセル等の際、段ボールの買い取り、送料などを求められたという苦情等。  
※1件の苦情内容に複数の項目が含まれる場合は、項目毎にカウントするため上記グラフと下表の合計は一致しない。

## 平成25年度事業実績の概要

引越事業者優良認定制度の構築に向けた準備を推進した。申請要件の一つとなる引越講習の積極的な開催を実施した。

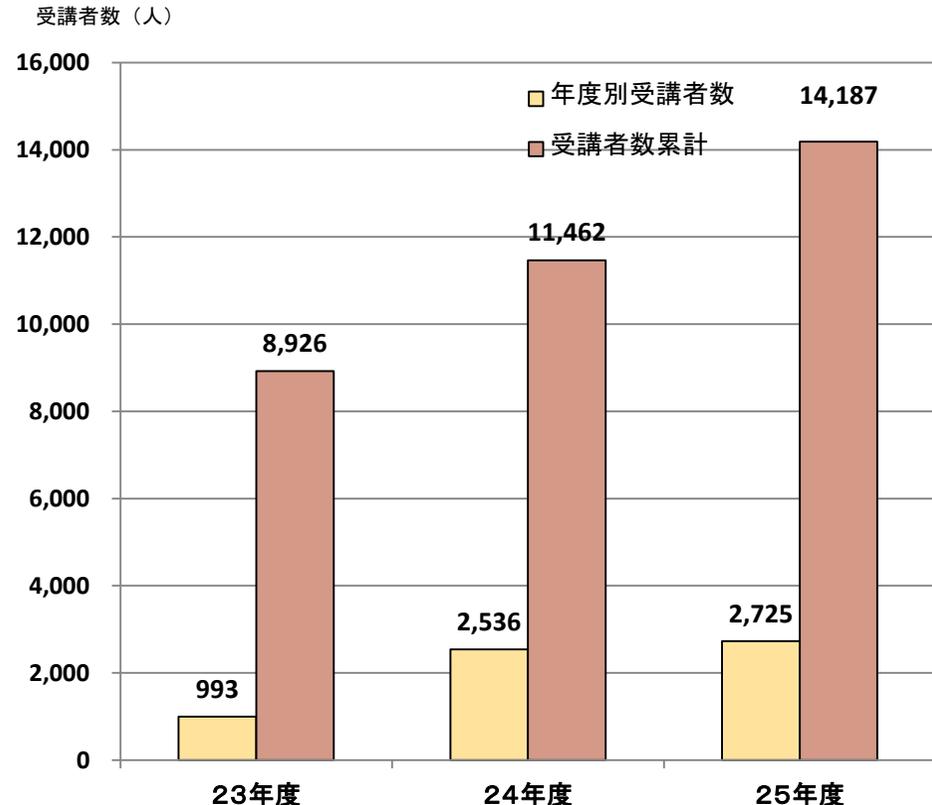
### ①輸送相談体制の充実強化を図る。

- 消費生活センターや(公社)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。
- 消費税増税の駆け込み需要により、繁忙期の苦情が例年よりも増加するおそれがあるため、広く消費者に分散引越の呼びかけを行い、業界の現状について理解を求めた。また、相談件数の増加に対応すべく部内全員(9名 2名増員)が相談を受けられる体制とした。結果、大きな混乱なく繁忙期を終えた。
- 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て、輸送相談の現状説明、引越講習の積極的な開催を依頼した。(平成25年度実績106回、受講者2,725名、平成17年からの延べ受講者は14,187名)

### ②引越事業における苦情の逡減を図るため、引越優良事業者制度を構築し、定着を図る。

- 平成25年度までに全11回(内本年度4回)の引越事業者優良認定制度準備委員会を開催し、制度の詳細、マークなど具体的な事項を決定し、当初の予定とおり平成26年度に制度を開始することとなった。
- 認定要件のひとつとして引越管理者講習修了者の在席(各事業所に1名)が必要としたため、各都道府県トラック協会と連携した講習開催数の増加(前年比1.7倍)と、専任講師の増員(延べ6名増)を図った。(平成25年度も引き続き全県での開催、管理者講習の実績61回、受講者1,504名)
- 平成26年度申請に向けた事業者説明会のための諸準備を進めた。(制度説明資料他作成、会場手配、説明者の研修など)

■グラフB 「引越講習受講者数(年度別・累計)の推移(平成23年度～平成25年度)」



※受講者数には再受講者も含む。

**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。

- ①平成25年12月に全国1505の中小事業者にはトラック運送事業における情報通信機器等の活用に関するアンケート調査を実施、情報化に関するニーズを調査。(調査概要下記)
- ②IT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、セミナー、広報活動等を推進する。

#### ～トラック運送事業における情報通信機器等の活用に関する調査概要～

##### (1) 今後導入したいと考えるIT関連機器(回答数順)

- |               |       |
|---------------|-------|
| ①ドライブレコーダー    | (56%) |
| ②IT点呼         | (40%) |
| ③GPSナビ        | (26%) |
| ④デジタコ         | (20%) |
| ⑤ホームページの開設・運用 | (19%) |

##### (2) 今後ITを導入したい業務(回答数順)

- |            |       |
|------------|-------|
| ①車両追跡・動態管理 | (20%) |
| ②エコ運転管理    | (13%) |
| ③安全管理      | (12%) |
| ④配車業務      | (12%) |
| ⑤受注管理      | (10%) |

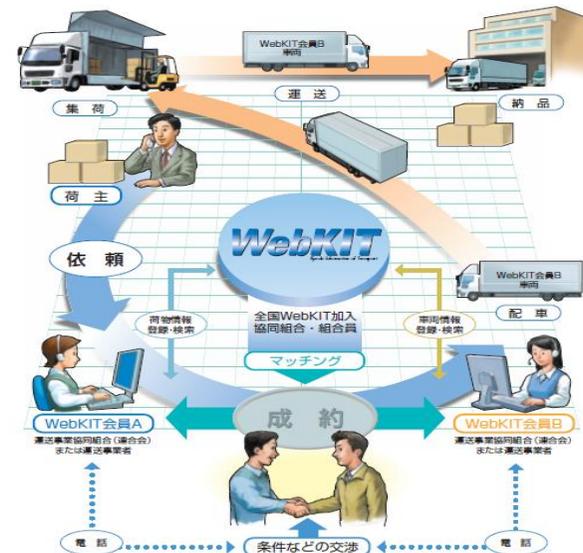
##### (3) トラック協会に期待する情報化支援策(回答数順)

- |                              |       |
|------------------------------|-------|
| ①トラック運送事業者向け業務管理ソフトウェアの開発・提供 | (63%) |
| ②最新の機器等とその活用方法の紹介            | (59%) |
| ③先進的な情報化導入効果の事例紹介            | (52%) |
| ④ITを活用した教育訓練用の教材提供           | (51%) |
| ⑤わかりやすいIT導入ガイドの配布            | (45%) |
| ⑥ITセミナー、展示会等の開催・案内           | (28%) |

##### (4) IT導入の参考になる事例(回答数順)

- |  |       |
|--|-------|
| ①輸送品目別(鋼材、精密機械、生鮮食品、医薬品、産業廃棄物、引越など)    | (48%) |
| ②車両別(小型、中型、大型、特種、トレーラなど)               | (47%) |
| ③車種別(平ボディ、ウィング車、冷凍冷蔵車、コンテナ車、タンクローリーなど) | (47%) |

#### ■参考 WEBKIT(求荷求車情報ネットワーク)の流れ



全ト協・日本貨物運送協同組合連合会「WEBKITパンフレット」より抜粋



### 平成25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。

#### (1) 情報化推進小委員会の設置・開催

中小トラック運送事業者の情報化推進を図るため、経営改善・情報化委員会の下に情報化推進小委員会を設置し、25年度は3回開催。

#### (2) トラック運送事業における情報通信機器等の活用に関する調査実施

全国1505中小事業者に情報通信機器等の活用に関する調査を実施。導入したい機器、活用したい業務、協会に期待する支援策等を調査。

#### (3) 原価計算シートの作成・ホームページへの掲載(右下イラスト)

中小事業者向けに、ホームページに原価計算シートを掲載し、随時更新を図りながらセミナー等を通じて普及を図った。平成24年12月の掲載以来、1万1千以上の閲覧あり。

#### (4) WEBKIT事業の効率化と利用促進

WebKIT事業を運営する日貨協連と協力して普及促進を図った(図1)。更に運賃指数を公表し(図2)、事業者、荷主の経営の安定に寄与した。

#### (5) IT化推進セミナーの開催(2ヶ所、100名参加)(右下写真)

先進的にITを活用している事業者の成功事例(「ITベスト事例集」)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。

#### (6) ITベスト事例集の追補版作成(前頁下イラスト)

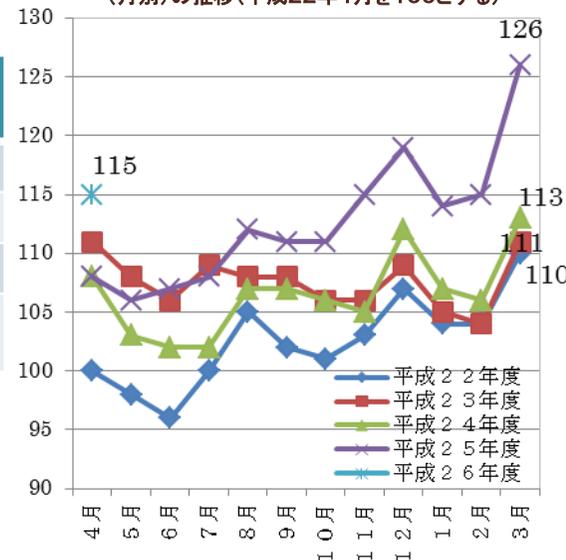
先進的にITを活用している事業者にヒアリングを行い、事例集に追加し、計29事例をホームページに掲載。

図1 「WEBKITの加入状況」

項目	平成26年3月末	平成25年3月末	増減
参加組合数	153	149	+4
加入事業者数	1,815	1,778	+37
端末ID数	3,389	3,190	+199
荷物情報登録件数	928,734	634,610	+294,124

全ト協・日本貨物運送協同組合連合会資料

図2 求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)成約運賃指数(月別)の推移(平成22年4月を100とする)



トラック運送業における原価計算シート



IT化推進セミナー

### 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。

##### (1) 中央近代化基金融資及び利子補給事業(表1)

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(254百万円)を実施した。

##### (2) 地方近代化基金融資に係る利子補給助成事業(表2)

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(808千円)を実施した。

#### ※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
- ③ 軽油高騰対策として、低燃費基準達成かつ最新排ガス規制適合車両購入資金融資

##### ■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

■表1 「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23年度	平成24年度	平成25年度
年間融資実績	33	45	34
年度末融資残高	251	236	212
利子補給額	258	258	254

■表2 「地方近代化基金融資(特別増車融資)利子補給助成実績推移」

単位：千円

区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度
特別増車	739	794	808

■参考1 「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		0.6%	—
ポスト新長期規制適合車 購入融資		0.9%	0.3%
低公害車・省エネ関連機器 購入融資	長期プライムレート (平成24年度末1.15%) (平成25年度末1.20%)	1.0%	0.4%
特別増車融資		1.2%	0.6%
激甚災害融資 (運転資金も対象)		0.6%	—

平成25年度事業実績の概要

②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。

(3)融資保証に関する支援(表3)

「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。平成24年度に引き続き、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実績は合計873件、68百万円。

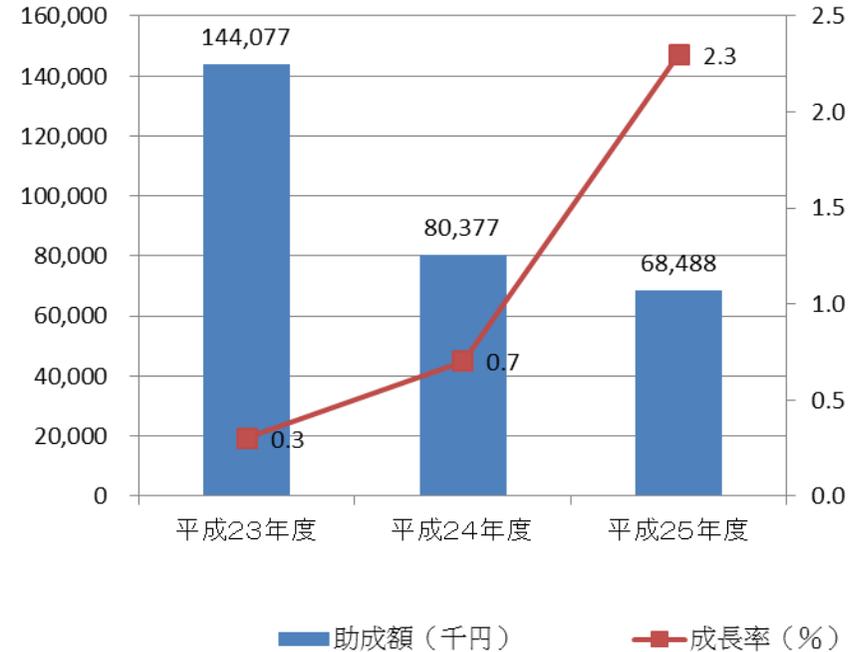
(4)燃料サーチャージ導入促進等燃料価格高騰対策について

- ・燃料サーチャージ導入検討のお願いのリーフレット(国土交通省・経済産業省・トラック協会連名)を作成し、200以上の荷主団体に協力要請文書とともに送付。
- ・荷主業界専門紙に燃料サーチャージ導入の理解と協力を求めるPR広告を掲載。
- ・燃料サーチャージ導入の理解促進を図るステッカーを作成・配付。
- ・燃料サーチャージの届出を行っている会員事業者のホームページへの掲載。(平成26年5月26日現在、1,047社)
- ・「トラック事業者と荷主とのパートナーシップ構築セミナー」を全都道府県で開催。

(5)燃料高騰対策特別融資(表4)

軽油燃料の高騰及び環境・省エネに対する重要性に鑑み、ポスト新長期規制適合車がかつ平成27年度低燃費基準を達成した車輛の導入に対して、近代化基金融資による利子補給事業を行った。合わせて377件、6,996百万円の融資を推薦、利子補給を行った。

■表3 「全ト協信用保証料助成実績と経済指標(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

■表4 「第37回中央近代化基金燃料高騰対策融資 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
燃料高騰対策融資	10,000	377	7,009	377	6,996

中期目標に係る中期事業計画

原価管理の普及啓発を推進する

・原価意識向上セミナーを開催し、原価管理の普及啓発を推進し、荷主との料金交渉力の向上を図った。

(1) 原価意識向上セミナー開催状況

中小トラック運送事業者の原価意識の向上、原価管理の徹底等による経営の改善を図るため、平成24年度の基礎編に続き「原価意識向上のための実践セミナー」を、全国56ヶ所で開催し約3,300名が参加。本セミナーのプログラム及びテキストの内容については昨年に引き続き公正取引委員会に相談。(写真)

自社の経営実態を把握するための支援対策の一つとして、簡易的に原価計算を行える表計算ソフト「トラック運送業における原価計算シート」を開発し、全ト協ホームページに掲載。原価計算の必要性等を広く周知するためのDVDを作成、上記セミナーで放映した。(図1)

(2) その他経営相談の支援

様々な経営課題を抱える会員事業者の相談ニーズに対応するため、全ト協または県ト協が推薦する中小企業診断士等による「総合的な経営診断」及び、経営改善に係る助言を行う「経営改善相談」を実施。

さらに、診断費用の一部助成を実施。(図2)

■ 「平成25年度 原価意識向上セミナー開催状況」



開催箇所 全国56ヶ所 参加人数 3,300名

■ 図1 原価管理の普及啓発DVD



■ 図2 「経営診断事業」の実施

「成長戦略」を導き出す、  
2ステップ方式の経営診断事業

STEP1では  
総合的な経営診断を行います。

STEP2では  
経営改善の提案を行います。

長所を伸ばし！  
短所を改善する！

株式会社 〇〇

経営診断報告書

平成24年12月16日

公益社団法人全日本トラック協会

## 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

### 岩手県

食糧品	3,735,956食
飲料水	800,852本
毛布等	126,100枚
延べ輸送先数	538地点

### 宮城県

食糧品	8,582,431食
飲料水	974,847本
毛布等	136,808枚
延べ輸送先数	793地点

### 福島県

食糧品	6,487,056食
飲料水	2,416,740本
毛布等	184,451枚
延べ輸送先数	646地点

### 茨城県

食糧品	150,508食
飲料水	115,206本
毛布等	10,800枚
延べ輸送先数	40地点

### その他の被災地

食糧品	21,200食
飲料水	294,320本
延べ輸送先数	15地点

## 平成25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。

- 東日本大震災における、緊急輸送の経験を踏まえ整理された緊急輸送の問題点、改善点に基づき、平成25年度も引き続き、緊急輸送体制の確立に向けて着実に作業が進められた。
- ・各都道府県トラック協会向けの大規模災害発生時の緊急支援物資輸送対応標準マニュアルを策定した。
- ・緊急支援物資輸送を行うトラック運送事業者が、必要な燃料を確保できるよう、緊急時の給油施設の確保とその運用について定めた大規模災害発生時における緊急輸送車両への燃料供給に係る要綱を定めた。
- ・東日本大震災における緊急支援物資輸送活動の記録を作成した(約400ページ)。
- ・平成23年度事業評価において、今後の課題として示した事項の進捗状況は以下のとおりである。

項目	進捗状況
物流専門家登録状況の把握	都道府県トラック協会の大規模災害時における物流専門家の登録・活用についての体制確立等について、交通対策委員会にワーキングを設置し、検討した。
全ト協が被災した場合の代替施設の選定	全ト協が平成26年度移転を予定している全日本トラック防災研修センターは耐震施設であり、当面選定の予定はない。
民間の燃料備蓄、インタンの整備について	災害時における緊急輸送車両への燃料の優先供給を前提として、トラック運送事業者の自家用給油施設設置助成を行った。そして大規模災害時における優先供給の具体的な運用について検討を行い、大規模災害時における緊急輸送車両への燃料供給に係る要綱を策定した。
各種規定等の弾力的運用	東日本大震災時の緊急輸送におけるトラック協会の役割、実績を踏まえ災害対策基本法における指定公共機関としての追加指定の要望を行った。(平成26年8月1日付で内閣府より「指定公共機関」として指定を受けた。)
緊急・救援輸送に関する官民協定(地方公共団体とトラック協会)	平成24年度に協定を改定した県が1あり、新たに協定を締結した県(市)が4増加し、45ト協が都道府県と協定を締結した。
各都道府県ト協の会館または防災センターの設備	衛星携帯電話の世代交代に合わせ、全国のトラック協会及び全ト協にデジタル化に対応した衛星携帯電話の整備を行うとともに、全ト協にテレビ会議システムを導入し、運用を開始し、各地方協会における該当機器類の導入に対する予算措置を行った。平成26年7月竣工を目指して、四谷に、全日本トラック防災研修センターの建設をすすめた。同センターは、免震構造かつ環境配慮型ビルであり、大震災時等に備え「災害対策室」を設置し、有事の際は情報通信を駆使して、国や都道府県トラック協会と連携を図り、被災地に対する緊急物資輸送等を迅速に展開する全国の中央司令塔として機能するものである。

## 大規模災害時における緊急給油ネットワーク



平成25年度末で228か所

### 東日本大震災におけるトラックによる緊急支援物資輸送のフロー

