

## 中期目標項目ごとの委員意見(順不同)

中期目標項目	輸送の安全の確保① 交通事故防止
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標に沿っての全般的な事業遂行努力は評価されるが、目標未達の程度を無視し得ない。</li> <li>○ 総合安全2009については、既に期間の半分を過ぎている。年次目標は着実にクリアして欲しい。</li> <li>○ 死者数の目標未達に留意すべきだ。ASVの普及やセミナーの充実さらに取り組んでいただきたい。</li> <li>○ 死者数・事故件数ともに緩やかではあるが、減少傾向にあり、協会としての取り組みも評価できる。一方、平成30年の目標達成に向けて現在の取り組みの継続、強化で十分かどうか、検証することも必要ではないかと考える。</li> <li>○ 事故原因の把握と防止に向けた指導、啓発に取り組んでいただきたい。</li> <li>○ 直近において、死亡事故多発の傾向にあり、減少に向けて尚一層の努力を。</li> <li>○ 助成事業の実施は評価されるが、中間目標値での死者数未達成についてみると助成事業が効果的であったのか疑問に感じる。事業主の取り組みに意欲が湧くような策が必要。飲酒の多さにビックリ、氷山の一角か。</li> <li>○ 死亡事故、事故件数及び飲酒事故件数が着実に減少していることは評価できる。しかし、死亡事故件数が目標を下回っている点について留意し、死亡事故の分析を行って、そのうえで必要な対策を講じることが求められると考える。</li> </ul>
中期目標項目	輸送の安全の確保② 労災事故防止
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標に沿っての全般的な事業遂行努力は評価されるが、むしろ状況悪化であることを無視し得ない。</li> <li>○ 死亡災害者数が前年度を上回ってしまったことは残念。ただし、着実な取り組みについては評価できる。</li> <li>○ 運転者の高齢化を見据えた安全対策や健康管理にさらに力を入れていただきたい。</li> <li>○ 目標達成のみならず、事故が増加した原因の分析をさらに進めるとともに、今後、高齢化が急速に進むことを念頭に実施可能な対策を充実していくことを期待したい。</li> <li>○ 運転者に対し、個別の健康管理指導が望ましいのではないかと。マニュアルの製本化は効果的だと考える。</li> <li>○ SAS検査支援の更なる充実、TSのスクラップ&amp;ビルドを、TS内長時間停車車両対策を、荷役作業労災事故防止について取引の書面契約で責任の所在を明確に。</li> <li>○ 人の死を事故だからと軽く見ては問題の解決とならない。運送約款を遵守し「車上受け渡し」を徹底し、サービスの無料化をなくさなければ。事業主は社員の管理があまりにも杜撰だ。</li> <li>○ 労働災害発生状況(交通事故等、荷役等による死亡者数及び死傷者数)は、深刻にとらえるべき状況だと思う。事業内容及び手段の適切性・有効性・効率性の評価で指摘されているように過労死、事故等の原因分析と対策の充実が必要だと考える。</li> </ul>
中期目標項目	環境の保全① CO2削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 営業用トラックの分担率を当該項目の目標に置くことは、やはり不適切。</li> <li>○ 営業用トラックの環境対策は成果を上げている。平成26年におけるCO2排出原単位が年次目標値下回ることを期待したい。</li> <li>○ 低公害車の導入促進などに取り組む、成果は上がっているが、目標未達を重く受け止めたい。</li> <li>○ 環境対策の充実が求められている中、こうした流れを受けて予算の増額などの対策を講じることはできないか。</li> <li>○ 大方の目標は達成されているので、ドライバーの意識向上に向けた啓発にも力を入れていただきたい。</li> <li>○ 低公害車導入に対する助成金の更なる充実を。処分と補助・助成のあり方の検討を。</li> <li>○ 努力の甲斐なく残念な数字である。運転技術も車両構造も進歩しているのに、後はエネルギーの問題と考える。</li> <li>○ CO2の削減の取り組みで営業用トラックの努力は一定の評価はなされると考える。しかし、目標の達成と、気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)の合意内容を視野に入れると、国土交通省、環境省、経済産業省など関係省庁との連携を強めて財源の補強を含めた新たな対策が必要だと考える。</li> </ul>
中期目標項目	環境の保全② NO2、SPM削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「近代化基金融資利子補給制度」の有効性が確認できた。</li> <li>○ 近代化基金制度の政策効果をさらに世の中にアピールしていくことが大切ではないか。</li> <li>○ これまでも十分な成果を上げており、高く評価できる。①の項目への重点化を考えてもよいのではないかと。</li> <li>○ 努力の成果が窺える。</li> <li>○ 引き続き事業規模に見合った支援の継続が望まれる。</li> <li>○ NO2及びSPMの削減に対する取り組みは評価できる。引き続き環境基準の100%達成及び100%維持の努力を求めたい。</li> </ul>

## 中期目標項目ごとの委員意見

中期目標項目	事業適正化① 巡回指導
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 評価の全国均一化の一層の推進を通じて、データの信頼性の向上に常に努力されたい。</li> <li>○ 年次目標、中期目標を達成している。ただし、評価基準の均一化など残された課題もある。</li> <li>○ 評価の均一化に引き続き取り組んでいただきたい。</li> <li>○ 目標の達成は、これまでの巡回指導等における取り組みの結果と評価している。</li> <li>○ 巡回指導が有効に機能している点は評価できる。業界全体のレベルアップを目指していただきたい。</li> <li>○ ブロック別巡回率の平準化、並びに事業者数に適切な人員配置、乗務時間等告示違反事業所への巡回指導、Gマーク取得事業者増への対応等、指導員の適正人員数の検討、長時間労働の是正に向けて点検項目の検証・検討。</li> <li>○ 最近、過労運転の下命により運行管理者が検挙されるケースが多数ある。巡回指導時の強化が必要である。指導員の運行管理者資格者証の完全取得を目指すべき。</li> <li>○ AB評価事業所の比率引上げ、CDE評価事業所の比率減少は目標を超過達成しており評価できる。適正化指導員の運行管理者資格者証の取得者人数も約5割に到達している。しかし、本来は全員取得が望まれるので早期に100%達成されるよう要望したい。</li> </ul>
中期目標項目	事業適正化② 安全性評価事業
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 達成度はわずかに及ばなかったとはいえ、本事業の推進努力による一般社会へのPR効果には大きいものがある。</li> <li>○ 平成26年における車両1万台あたりの事故発生件数でGマーク取得・未取得事業者の差が歴然。大いに評価できる。</li> <li>○ Gマーク認定のインセンティブについて、さらなる工夫がないか、検討を深めて貰いたい。</li> <li>○ さらなる認定事業所の増加に向けた対策を検討していただきたい。</li> <li>○ Gマーク制度の周知と、制度の信頼がゆらぐ事態がおきないように安全意識の徹底を期待したい。優遇措置制度は意識向上に有効と思う。</li> <li>○ 中小規模事業者のGマーク取得に向けた対策を。インセンティブ拡大に向けた取り組みの強化を。</li> <li>○ Gマーク取得事業者の運行管理者が過労運転の下命により検挙されており、巡回指導時の強化が必要である。</li> <li>○ Gマーク認定事業所数の到達点は、ほぼ目標の100%を達成しており、評価できる。また、Gマーク認定事業所の事故発生件数が、未取得事業所との比較で明確に少ないことは社会的に大きくアピールできる要素として活用すべき。一方、Gマーク取得の動機付けについては、さらに工夫が求められる。</li> </ul>
中期目標項目	輸送サービス改善・向上① 引越事業等の苦情対策
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 引越講習受講者数の増加が著しい。今後もより一層受講者数の増加を図られたい。</li> <li>○ 優良認定制度の創設は評価できる。制度の消費者へのアピールをさらに進めて貰いたい。</li> <li>○ 制度発足後の順調な滑り出しについては評価できる。引き続き、制度が一般に定着するよう関係者の尽力を期待したい。</li> <li>○ 相談苦情の内容分析を行い、事業運営にフィードバックさせていただきたい。認定事業者への意識の徹底、向上もお願いしたい。</li> <li>○ 3月引越繁忙期の分散に向けて引き続き一般消費者、法人に対する要請活動を強められたい。</li> <li>○ 物流業界自ら造りあげた輸送商品だ。プライドを持ってさらに展望を開こう。</li> <li>○ 引越し講習修了者数の目標を超過達成し、引越事業者優良認定制度を創設できたことは評価できる。しかし、「一般消費者からの苦情を減らす計画」でありながら、相談(苦情?)件数が40%も増加している点は軽視できない。今後は、引越事業者優良認定事業者と見取事業者との差異などを注意深く見る必要がある。</li> </ul>
中期目標項目	輸送サービス改善・向上② 情報技術の活用、経営支援
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 有効性、効率性を説明するためにアウトプット指標だけではなく、アウトカム指標を用意する必要があるか？</li> <li>○ 情報化支援セミナーをはじめ、セミナーの開催と参加人数増を評価。経営基盤強化策を引き続き強化されたい。</li> <li>○ 中小・零細事業者へのIT化支援の一層の充実が求められる。</li> <li>○ 取り組み内容は評価できる。一方、事業者の数を考えると、書面化等による適正取引を推進していく上でさらに取り組みを充実させていく必要もあると考える。</li> <li>○ 業界内でのサービスレベルのばらつきがないよう経営支援の継続をお願いしたい。</li> <li>○ 原価意識セミナーへの参加は、参加事業者に偏りが出ないように広く参加呼び掛けを要請。</li> <li>○ 事業主に対するサポートが充実している。事業主は性善説に立ち返り、ブラック企業化しないこと。</li> <li>○ 労働力不足の顕在化によって、原価管理の意識を高める条件も広がってきていると思う。この機会をとらえて公正取引と経営の安定、輸送サービスの向上と合せて、トラック労働者の状態改善をはかる手立てを重点的に推進されることを求めたい。</li> </ul>

## 中期目標項目ごとの委員意見

中期目標項目	災害時緊急輸送体制の整備
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 官民協力体制に係る協定の締結が進んでおり、今後とも一層の緊張感をもって取り組みを進めて欲しい。</li> <li>○ 災害時に地方でしっかりと対応できるよう、通信設備等を有効活用できる研修などにも力を入れていただきたい。</li> <li>○ 震災後5年を経過していることから、他の業界・行政(例えば港湾防災など)との連携(展開)考えることはできないか。</li> <li>○ 公的機関との連携を深め、国民に安心を与えていただける緊急輸送体制を構築していただきたい。</li> <li>○ 緊急輸送車両乗務員の長時間運行に関する対策の検討を。</li> <li>○ マニュアルに従った訓練を実施し、常に常在戦場の訓練が必要ではないか？</li> <li>○ 東日本大震災などの教訓を生かしたこの間の対策は評価できる。災害列島ニッポンでトラック事業者が、緊急救援活動ではたす役割の大きさは試され済み。引き続き体制・態勢等の充実を期待したい。</li> </ul>