

平成26年度出捐金事業及び
平成24年度から平成26年度までの中期目標に係る実績評価説明書

平成27年12月18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	3
○環境の保全①	5
○環境の保全②	7
○事業適正化①	9
○事業適正化②	11
○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	16
○災害時緊急輸送体制の整備	20

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26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	14,574台
2 安全装置(後方視野確認支援装置等)	8,499台
1・2 助成総額	333百万円

★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するとともに、ドライブレコーダ活用セミナーを実施した。

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

- 「トラックドライバー・コンテスト(出場者数138名)」を実施するとともに、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917名、助成総額25百万円)

★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52件(2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、平成25年度に制作した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」を全ト協ホームページ上に公開するとともに、同マニュアルの普及啓発に努めた。
- 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、「『トラック追突事故防止マニュアル』活用セミナー」を全国10協会にて延べ24回開催し、1,726人が参加した。また、「ドライブレコーダ活用セミナー」を全国25協会にて延べ28回開催し、1,317人が参加した。

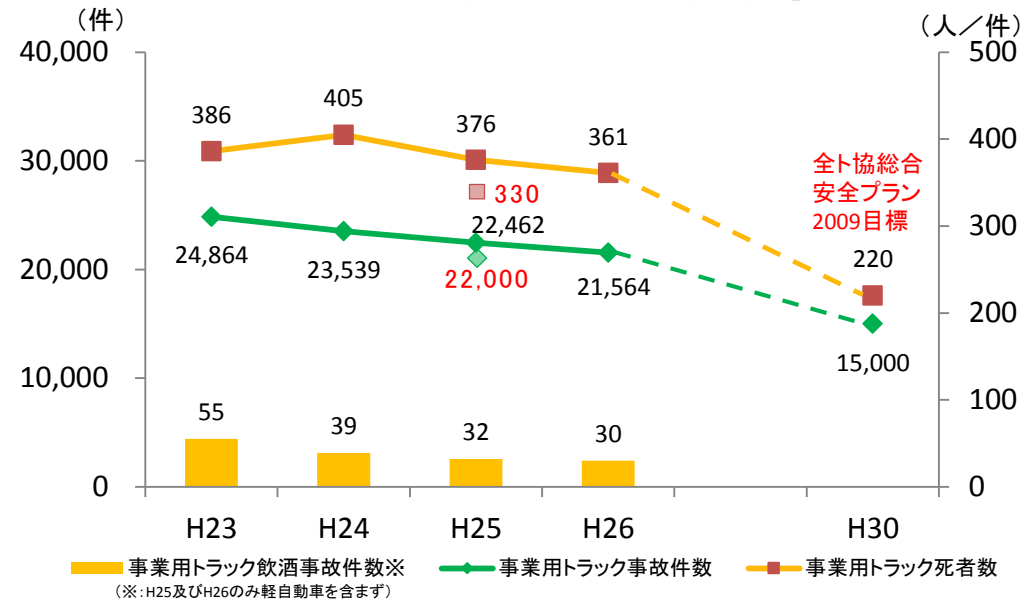
③事故分析及び対策の検討・活用

- 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」



自己評価: 年次目標及び中期目標

達成度

B

■中期目標達成度

平成26年は、死者数361人(対前年15人減、4.0%減)、人身事故件数21,564件(対前年898件減、4.0%減)と、死者数、人身事故件数ともに減少した。しかしながら、総合安全プラン2009の平成25年中に達成すべき中間目標値と比較すると、平成26年実績についても死者数は未達成である。なお、飲酒事故件数については、着実に減少してきている。

■事業の内容及び手段の適切性・有効性・効率性

ドライブレコーダ機器の普及や機器の有効活用を図るためのマニュアル整備、WEB版ヒヤリハット集の拡充など、交通事故防止対策として効果的、効率的な事業実施がなされ、またハード、ソフト両面に亘り、計画に従い着実に助成事業等が進められている。

事業内容及び手段の適切性・有効性・効率性

A

総合評価

B

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26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16,574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フォローアップ状況について、アンケート調査により把握し、SASスクリーニング検査の普及に努めた。

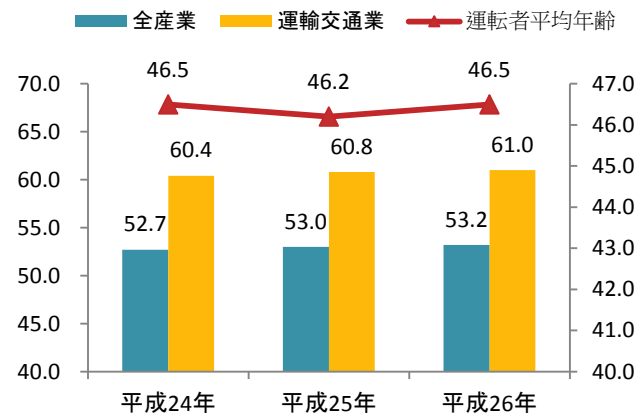
●トラックドライバーの健康に起因する事故の撲滅を図るとともに、ドライバー自身による健康管理を効果的に進めるために、トラック運送事業者や運行管理者等が、トラックドライバーをはじめとする従業員に対して、より適切な健康管理指導が実施できるよう、平成25年度に制作した「トラック運送事業者のための「健康起因事故防止マニュアル」をホームページ上に公開するとともに、普及・啓発に努めた。

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)」



■表1「SASスクリーニング検査助成事業の申請状況」

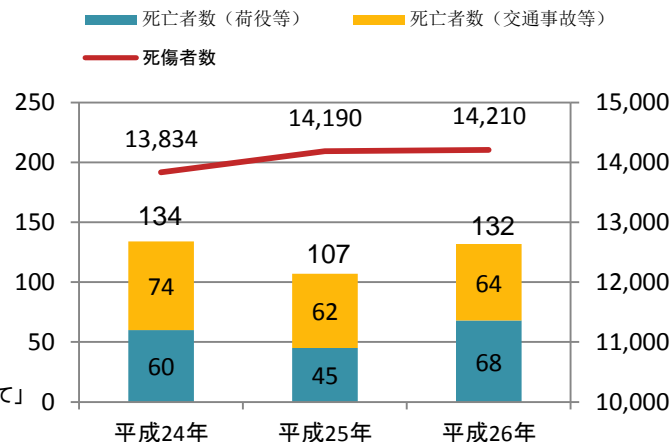
年度	H24年度	H25年度	H26年度
事業所	779	759	877
申請者	15,018	15,349	16,574
前年比	▲1,337	331	1,225

(グラフA)
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」

(グラフB)
厚生労働省(報道発表)「平成26年の死亡災害・重大災害発生状況等について」

■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」



年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

B

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、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、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。

年次目標

	平成24年度	平成25年度	平成26年度
(i)CO ₂ 排出原単位で0.139kg-CO ₂ /トンキロ以下とする。	(i)CO ₂ 排出原単位で0.139kg-CO ₂ /トンキロ以下とする。	(i)CO ₂ 排出原単位で0.139kg-CO ₂ /トンキロ以下とする。	(i)CO ₂ 排出原単位で0.139kg-CO ₂ /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26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26年度実績）	台数・金額
1 低公害車導入助成	1,012台
2 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）	798台
1・2 助成総額	205百万円
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）	1.86百万円

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）



EMS機器（デジタル式運行記録計）



自己評価：年次目標及び中期目標

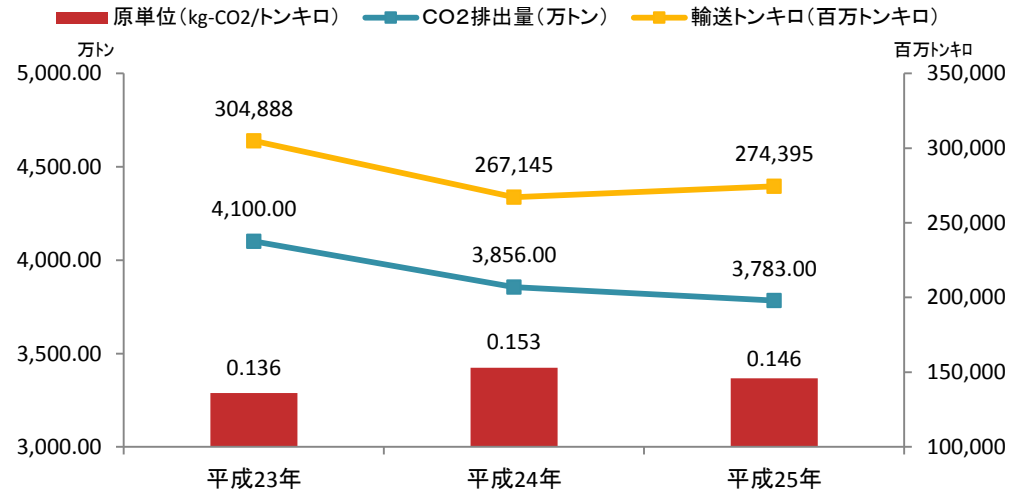
③環境対策、省エネの促進に向けて省エネ機器等の導入効果等を把握する。

○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。
 ・経済産業省が実施した「トラックドライバーのエコドライブ促進による省エネルギー化の実証事業」の周知・啓発を、ホームページおよび広報とらつくで幅広く実施した。

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



年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

B

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。

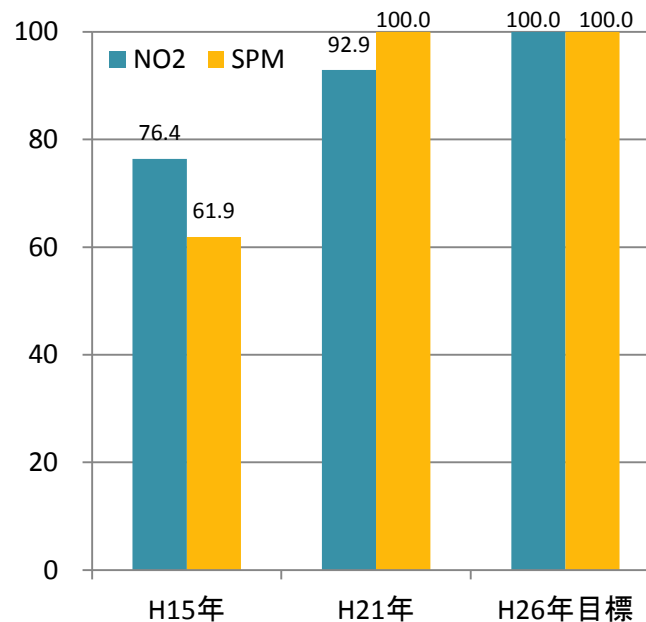
低公害車の導入を促進する。

- 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、兵庫県の一部の市町
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26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26年度低公害車助成実績」

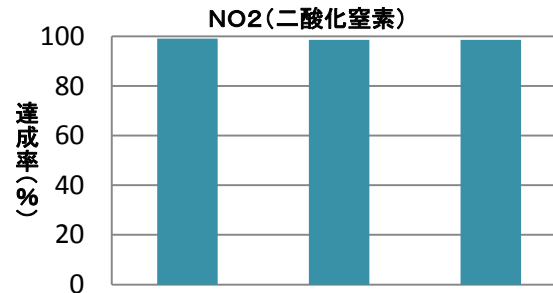
	台数	金額
CNG車	410台	63,490千円
ハイブリッド車	602台	58,996千円
合計	1,012台	122,486千円

■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

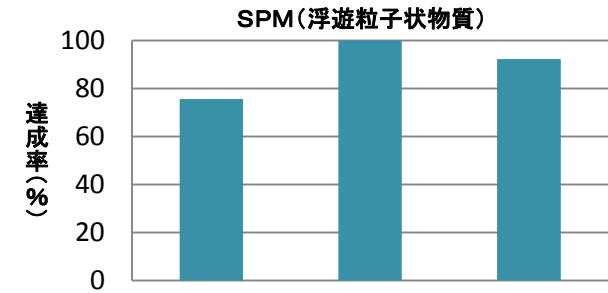
	H24年度末	H25年度末	H26年度末
合計	102,587	111,170	122,084
NOx代替	23,733	9,449	2,328
ポスト新長期	78,352	101,278	119,318
低公害車	502	443	438
全ト協による利子補給助成	328	343	362

■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」



	H23	H24	H25
達成率(%)	99.1	98.6	98.6
有効局数	219	216	218
達成局数	217	213	215

平成25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218であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は215局となっており、達成率は平成24年度と同じ98.6%であった。



	H23	H24	H25
達成率(%)	75.6	100.0	92.3
有効局数	209	207	209
達成局数	158	207	193

平成25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209であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は193局(92.3%)となっており、全ての測定局において環境基準を達成した平成24年度から、達成率で7.7ポイント低下した。

出典：環境省(報道発表)「平成25年度大気汚染状況について」

年次目標及び中期目標に係る評価

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%(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。

※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



事業者巡回指導



適正化事業指導員研修
(模擬巡回指導)

平成26年度事業実績の概要

●平成26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

●全国研修は教材の充実を図るとともに、模擬巡回指導の実施等、より実践的な内容で行った。また、各実施機関の具体的な調査手法及び否の判定のポイントについてグループ討議を行い、評価基準の均一化を図った。地方研修では特に小規模グループ研修において、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(56名)、専門研修1回(56名)、特別研修1回(59名)、スキルアップ研修1回(37名)、システム研修1回(41名)、ブロック研修11回、小規模研修11回

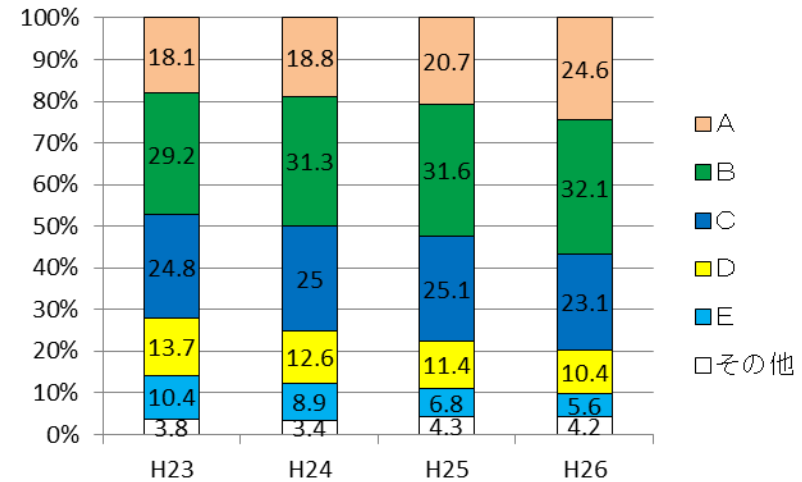
●指導員の知識や技能向上のため、運行管理者資格者証の取得を推進。新たに25名が取得し、適正化事業指導員全体の取得率は約5割となった。

●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の円滑かつ効果的な運用を図るため、運輸支局との緊密な連携の下、同制度の推進を図った。

適正化事業に係るデータの推移

	H24	H25	H25
巡回指導件数	27,985	27,470	28,020
指導項目数	110,920	100,615	93,287
全国指導員数	403	411	411
苦情処理件数	1,627	1,583	1,750

適正化巡回指導総合評価推移表 (平成24年度～平成26年度)



A+B	50.1%	52.3%	56.7%
対前年度	+2.8%	+2.2%	+4.4%

C+D+E +「その他」	49.9%	47.6%	43.3%
対前年度	-2.8%	-2.3%	-4.3%

年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

A

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

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。

<参考> 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（認定事業所は全日本トラック協会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）。

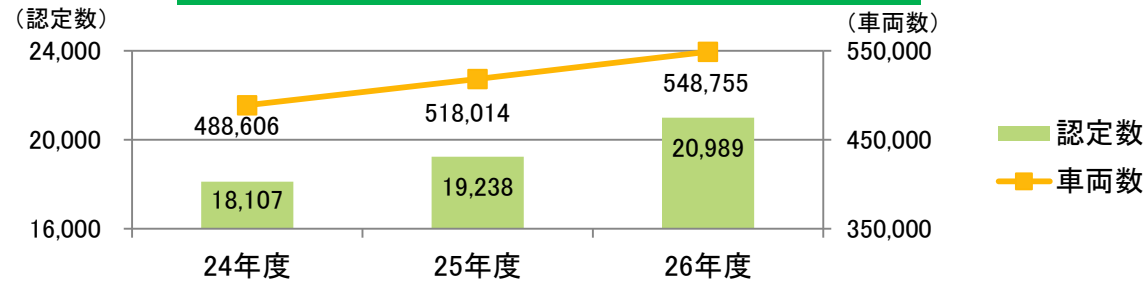
平成26年度事業実績の概要

- 7,878事業所の申請を受け付け、7,459事業所を新たに認定した。これに平成23～25年度認定分13,530事業所を加え、認定事業所数は20,989事業所となった。【表1】
- 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、申請件数に対する人員の削減、協会の移転に伴い申請書審査室を会館内に変更、経費の節約を行った。

■新規又は改善・強化等施策の実施内容

- 国土交通省では、平成26年度補正予算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補助を行うとともに、Gマーク取得連続10年以上などの一定条件を満たした事業所に対する表彰制度を実施した。また、全日本トラック協会では、前年度に引き続きGマーク取得事業者に対する一部助成の優遇措置を実施した。【表2】
- 今年度も全国のGマーク事業所(22社)の協力を得て、フルラッピングの車両を走行させた。なお、デザインについてGマークの趣旨が更に伝わりやすくなるように一部変更をした。【図1】
- Gマークの更なる普及と充実に向け、国土交通省が推進する制度であることが分かるように「国土交通省/全日本トラック協会」へと変更した。【図2】
- 荷主向けリーフレットを作成し、関係荷主222団体に配布した。また、認定取得を目指す事業者向けのリーフレットも作成し、各適正化実施機関に配布した。【図3】
- 当協会ホームページにおいて、認定事業所からの希望により、主な輸送品目の掲載及びホームページへのリンクを開始し、認定事業所がPRできるようにした。

【表1】安全性優良事業所の認定数及び車両数の推移



【表2】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
	IT点呼の導入
	点呼の優遇
	補助条件の緩和
全日本トラック協会	安全性優良事業所表彰 (H26年度より実施)
	助成の優遇
損保会社	保険料の割引



【図1】Gマークのラッピングトラック



【図2】国土交通省の名義を使用したGマークのステッカー



【図3】荷主向け・事業者向けリーフレット

車両1万台あたりの事故発生件数

事業用貨物自動車の平成26年における車両1万台あたりの事故発生件数は、未取得事業所25.6件に対し、取得事業所は10.0件であり、また、死亡事故件数でも、未取得事業所4.9件に対し、取得事業所1.1件となっている。

年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

A

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逡減を図るため、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。
- 引越講習修了者数の増加(平成26年度までに修了者数15,000を目指す。)を図る。

②苦情の逡減を図るため、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。

年次目標

平成24年度

- ① 平成26年度までに引越講習修了者数 15,000名
- ② 平成26年度に引越事業者優良認定制度を創設、認定開始

平成25年度

- ① 平成26年度までに引越講習修了者数 15,000名
- ② 平成26年度に引越事業者優良認定制度を創設、認定開始

平成26年度

- ① 平成26年度までに引越講習修了者数 15,000名
- ② 平成26年度に引越事業者優良認定制度を創設、認定開始

平成26年度事業実績の概要

引越事業者優良認定制度を創設し第1回の申請受付及び認定発表を行った。申請要件の一つとなる引越講習の積極的な開催、認定事業者に対するお客様対応責任者研修会議を実施した。

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)消費者関連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。
- 昨年に引き続き繁忙期の分散引越を広く消費者に呼びかけ、理解を求めた。
- 各都道府県トラック協会に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。(基本講習56回 1,693名、管理者講習57回 1,992名 計113回 3,685名 平成17年からの延べ受講者は17,872名)

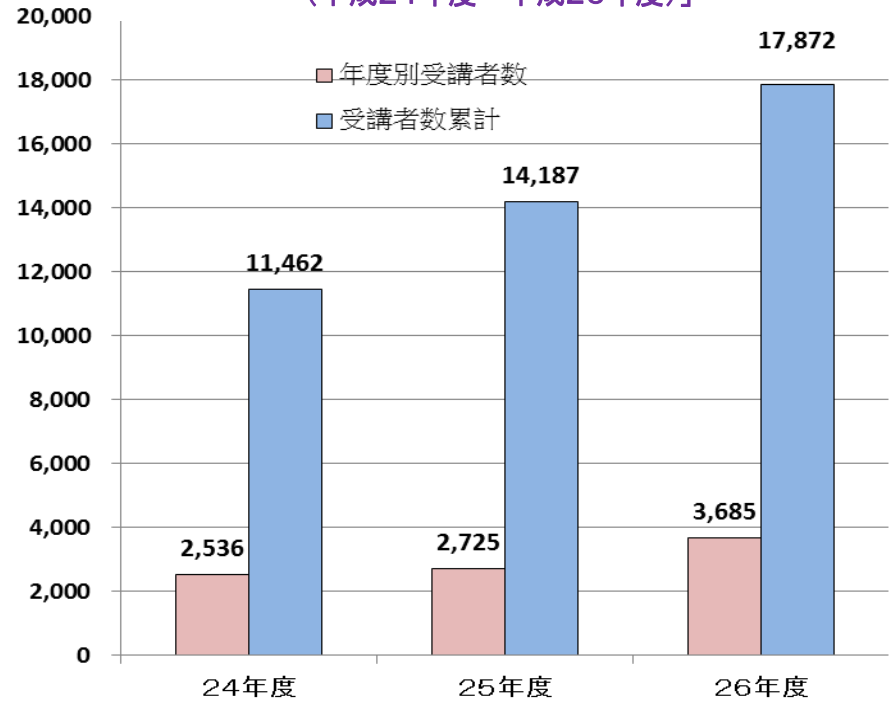
②引越事業における苦情の逓減を図るため、引越優良事業者制度を構築し、定着を図る。

- 4～6月に各ブロックで説明会を実施し、申請書類の配布を4月14日～7月14日に行った。
- 7月1～14日に申請受付、11月10日の審査委員会を経て、12月18日に認定事業者の発表を行った。初回の申請数は、324事業者・1,749事業所、認定数は301事業者・1,739事業所。
- 引越管理者講習修了者の在席(各事業所に1名)を認定要件のひとつとしたことから、今年度も各都道府県トラック協会と連携し全県での講習開催、受講者の増加(前年比1.35倍)を図った。
- 全認定事業者のお客様 対応責任者に対し、認定事業者の心構えやお客様対応に関する研修会議を行った。(1～2月、全国10箇所 11回)
- 公正取引委員会相談のもと、認定取得事業者の優先利用に係わるPRを全国のトラック協会で行った。

■グラフA 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
24年	7	12	28	22	113	62	61	171	70	546
25年	9	9	22	15	76	34	29	71	11	276
26年	14	16	16	24	86	35	44	61	27	323

■グラフB 「引越講習受講者数(年度別・累計)の推移(平成24年度～平成26年度)」



※受講者数には再受講者も含む。

年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

A

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

ア. 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。
- ② IT機器・システム、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。

イ. 資金融通を支援する。

- ① 大規模施設・設備整備のための長期かつ低利の近代化金融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 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、激甚災害近代化金融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措置を行う。

ウ. 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、荷主との運賃交渉力の向上を図る。

情報化支援セミナー(平成27年2月/広島市)



原価意識向上実務セミナー(平成26年11月熊本市)



「近代化金融融資の貸付利率と利子補給率一覧」(平成26年度)

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	長期プライムレート (平成25年度末1.20%) (平成26年度末1.15%)	0.9%	0.3%
低公害車・省エネ関連機器購入融資		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26年度事業実績の概要

ア. 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) 情報化支援セミナーの開催(13ヶ所、550名参加)

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。

(平成22年度以降 45回開催 延べ約1,900名が受講)

(2) 情報化導入事例等の制作

① ITベスト事例集制作 (H26 3事例追加)

先進的にITを活用している事業者ヒアリングを行い、事例集に追加し、計32事例をホームページに掲載。

② IT導入支援ガイド制作(H26 2事例)

中小事業者がIT機器、システムを導入する際の手順やシステムの概要をまとめたIT導入支援ガイドを新たに作成し、ホームページに掲載した。

③ IT導入支援動画制作(H26 2事例)

中小事業者がIT機器、システム導入の際の参考となるよう、導入事業者にインタビューを行い、機器・システムの利用状況をまとめた動画を新たに制作しホームページに掲載した。

(3) 原価計算シートの普及活用

引き続き原価計算シートをホームページに掲載し、原価意識向上セミナー等を通じて普及活用を図った。平成24年12月の掲載以来、14,000件の閲覧あり。

(4) WebKIT事業の利用促進

WebKITの事業のPRビデオ制作等により、同システムの普及促進を図った。また、引き続きWebKIT成約運賃指数を公表し、経営支援を図った。

(5) その他

事業者の関心の高い情報セキュリティ対策やITに関する各種助成制度について、ホームページに掲載した。

イ. 資金融通を支援する。

- (1) 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に係る利子補給事業を行っており、平成26年度の実績は268百万円となっている。

② 地方近代化基金融資に係る利子補給助成事業(表2)

都道府県ト協が行う地方近代化基金融資に係る利子補給事業に対し、利子補給助成事業を行っており、平成26年度の実績は362百万円となっている。

(2) 融資保証に関する支援(表3)

「①セーフティネット保証」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。また、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515件、38百万円となっている。

(3) 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両かつ平成27年度燃費基準を達成した車両の導入に対して、204件、3,388百万円の近代化基金融資を推薦、利子補給を行った。

平成26年度事業実績の概要

■表1 「中央近代化基金融資に係る融資実績及び利子補給実績推移」

単位：億円（利子補給額は百万円）

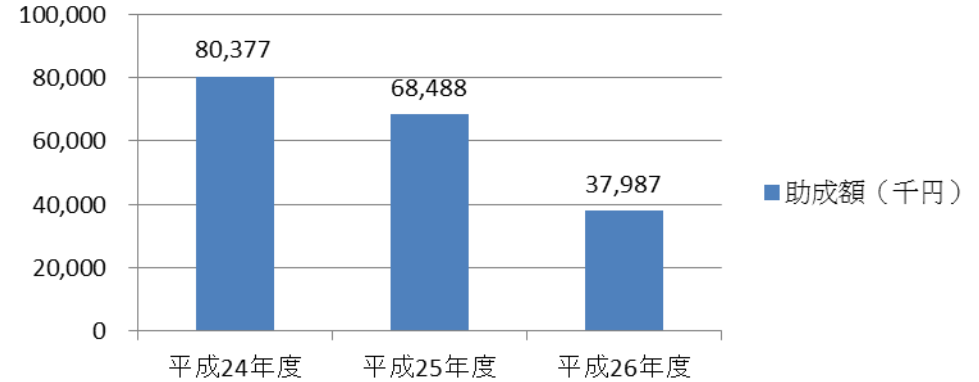
区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
年間融資実績	81	125	84
年度末融資残高	317	357	345
利子補給額	258	254	268

■表2 「地方近代化基金融資利子補給助成実績推移」

単位：百万円

区分	平成24年度	平成25年度	平成26年度
利子補給助成額	328	343	362

■表3 「全ト協信用保証料助成実績」



セーフティネット保証制度の概要

① 保証限度額の別枠化：一般保証限度額とは別枠の保証限度額が設けられます。

	一般保証限度額	別枠保証限度額
普通保証	2億円以内	2億円以内
無担保保証	8,000万円以内	8,000万円以内
無担保無保証人保証	1,250万円以内	1,250万円以内

※ 金融機関や信用保証協会の金融上の審査（事業見通し、返済能力等）によって、実際に保証を受けられる額が決められます。無条件で倍額までの保証が受けられるものではありません。

② 保証割合 一般保証：融資額の80% セーフティネット保証：融資額の100%

③ 信用保証料率の引き下げ：一般保証の場合と比べて信用保証料率が引き下げられます。

	一般保証	信用保証制度特別措置
保証料率	年0.45～2.2%	概ね0.7～1%以内 特別措置による保証料率は信用保証協会ごと及び信用保証制度ごとに定められております。

■表4 「第38回中央近代化基金燃料高騰対策特別融資 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
燃料高騰対策特別融資	3,500	204	4,040	204	3,388

※利子補給率 燃料高騰対策特別融資：年0.9%

平成26年度事業実績の概要

ウ. 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、荷主との運賃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、25年度の実践編に続き、26年度は実務編を開催し、輸送特性、業態別の原価計算方法や原価計算を踏まえた取引先との交渉方法などについて研修を行った。全国47ヶ所で開催し約2,700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事前に公正取引委員会に確認済み。

また、自社の経営実態を把握するための支援策の一つとして、ホームページに掲載している原価計算シート（H24年作成）を、より利用し易いように改訂し、アクセス数も改訂後4000件を上回った。

(2) その他経営に係る支援

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。診断費用の一部を助成した。

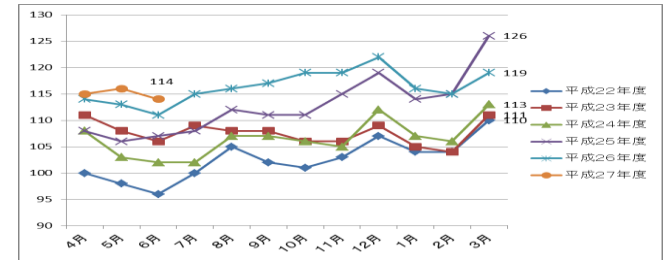
また、事業者の経営改善に資するべく、荷主との運賃交渉の参考資料としてWebKITにおける平均成約運賃を指数化して毎月公表した。



車両関係データの条件設定シート(その1)		1月分		
項目	入力上の留意点	1	2	3
車両ナンバー	例) 京500-81111			
購入時期: 当初開始時期(年月)	車両購入の時期(西暦) OOOO/OO			
車両の製造国(税抜 円)	リースの場合、リース期間の長さも考慮する			
付原価品等の費目(税抜 円)	燃料油、タイヤなど、1行等の設置費			
燃料油の消費率(税抜 円)	例) 1リットルあたり100円			
燃料の利用予定期間(月)	例) 1年=12月、2年=24ヶ月			
自動車の種類(円) 自動車保険	自動車の種類、重量や用途によって異なる			
自動車税(円) (1年分)	税額を記載してください(国産車と輸入車)			
自動車重量税(円) (国産自動車)	重量税、定額を記載してください			
自動車登録料(円)	新車登録料の支払額			
税金(車庫料)	1年分を記載			
修理(修理費)	車両の修理費を記載し、修理1回につき			
オイル交換(円) (税抜の平均価格)	オイルの種類や量によって異なる			
タイヤ交換(税抜の平均価格)	タイヤの種類やサイズによって異なる			
タイヤ交換1回分の工賃(円) (税抜の1回あたり)	タイヤ交換の工賃を記載してください			
タイヤ交換回数(回)	タイヤ交換の回数(1年あたり)			
車検費用(円) (税抜の1回あたり)	車検の費用(1年あたり)			
車検費用(円) (税抜の1回あたり)	車検の費用(1年あたり)			
一年あたり走行距離(km)	例) 1年あたり走行距離(km)			
一年あたり走行距離(km)	例) 1年あたり走行距離(km)			

エクセルファイルのタブ「1」から順番にこの箇所にデータを入力してください

毎月公表しているWebKITの成約運賃指数



年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

A

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

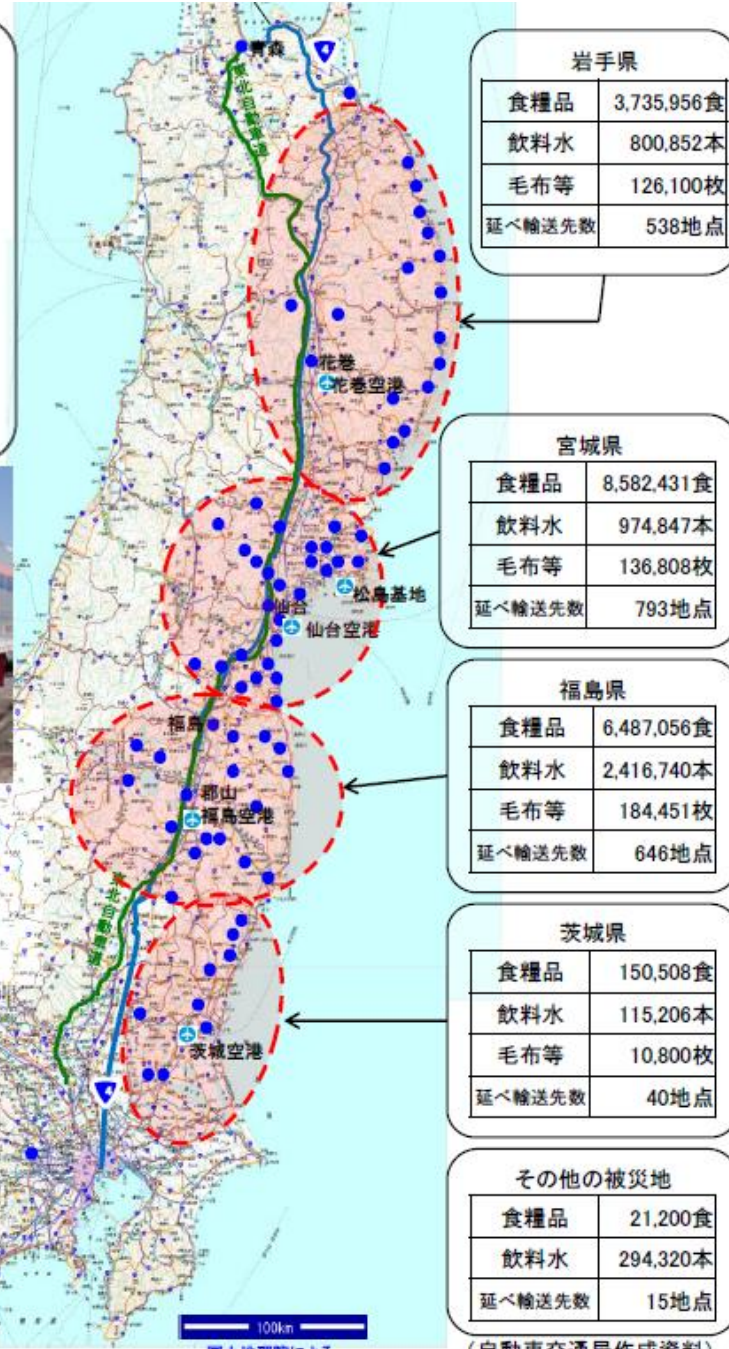
国による緊急輸送	1,925台
都道府県による緊急輸送	8,702台

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
--------	---------



平成26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26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。
- ・平成26年8月に全ト協が指定公共機関として指定されたことから、既に指定公共機関となっている大手運送事業者5社との連絡会議を設置した。
- ・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、給油スタンドの充実を図った。
- ・11月5日の「津波防災の日」を中心とした防災訓練を実施した。
- ・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。

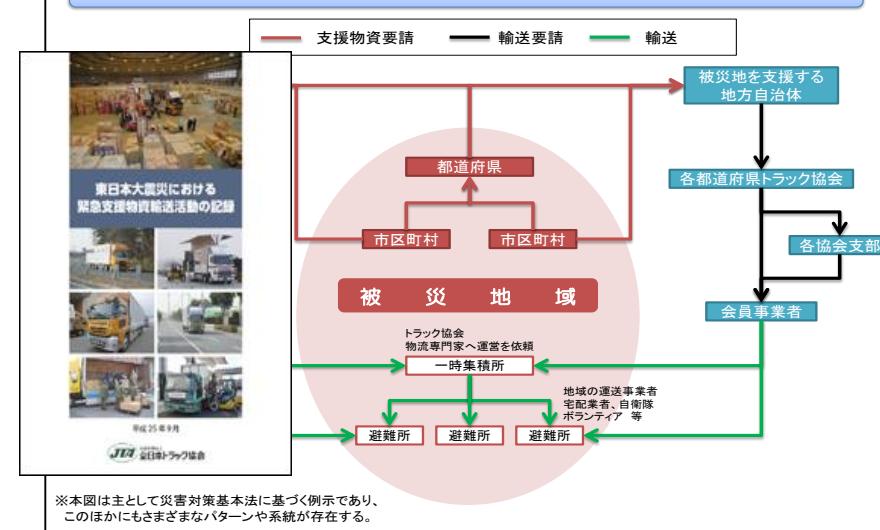
項目	進捗状況
物流専門家登録状況の把握	都道府県トラック協会の大規模災害時における物流専門家の登録・活用についての体制確立等について、交通対策委員会にワーキングを設置し、検討した。
全ト協が被災した場合の代替施設の選定	平成26年7月に竣工した全日本トラック防災研修センターは耐震施設であり、当面選定の予定はない。
民間の燃料備蓄、インタンの整備について	災害時における緊急輸送車両への燃料の優先供給を前提として、トラック運送事業者の自家用給油施設設置助成を行った。また、大規模災害時における優先供給の具体的な運用について検討を行い、大規模災害時における緊急輸送車両への燃料供給に係る要綱に基づき、給油スタンドの充実に努めた。
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26年度に新たに協定を締結した県が1増加し、46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月竣工した全日本トラック防災研修センターは、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26年度末で287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



年次目標及び中期目標に係る評価

評価委員による総合評価

A