

## 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>○ 一般論として、達成度が低いとき、「事業自体は適切で有効」という考え方が成立するかどうか。注意深くみる必要があるのではないかと。</li> <li>○ 年々総合安全プランの目標値に近づいてきており、努力は評価できるも、まだ乖離がある。</li> <li>○ 事業遂行努力は評価できる。事故原因の分析精度をあげる等取組の強化に向けて努力していただきたい。</li> <li>○ 急速に進歩・多様化するASV関連機器を、できる限り早期に事業用トラックに普及させるべく、その方策に注力していただきたい。</li> <li>○ 衝突被害軽減ブレーキ等安全装置の装着促進に向けた助成等の支援を求めたい。</li> <li>○ 既に対応済みかもしれないが、事故防止セミナーの参加者については、特に事故件数が多い貨物を輸送するドライバーの受講を勧奨いただきたい。</li> <li>○ 飲酒事故が33件あるということは、事故にならないが飲酒運転が相当数あると推定される。運転席にアルコールチェッカーを完全装着し、検出されたらエンジンが始動しないようにすべき。また、公安によると、覚醒剤を含む薬物常習者が交通運輸産業に15%いるとの情報もある。抜き打ちの尿検査も必要。犯罪者を運転させることは犯罪である。</li> <li>○ 死亡事故・事故件数が減少傾向にあり、国交省・全ト協の目標を下回っていることは評価できる。しかし飲酒による事故件数の増加は問題。長距離輸送の労働者か、休息期間の問題か、原因を調査・究明していくことが求められる。ドライバーコンテストが形骸化していないか(参加企業数は)。</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>○ 事業内容の表現がやや具体性を欠き、事業の推進の程度と目標達成との結びつきが不明確な感がある。</li> <li>○ 今後、荷役作業における事故防止のための詳細な分析と効果ある施策を期待したい。</li> <li>○ 運送事業者と荷主企業双方への啓発効果を高めるため、事故の原因分析に一層力を入れていただきたい。</li> <li>○ 昨年からは若干減少であるが、2年前より増加している。また、荷役中の死亡災害が増加していることへの対策が必要。事故等の原因分析とより一層の対策が必要だと思う。</li> <li>○ 中期目標達成度については、一昨年度から昨年度にかけての大幅増を防止し、微減となったものの、死亡者数の水準としては昨年度並みである。荷役作業事故等の原因分析と分析結果に基づく実行可能な対策のさらなる拡充に期待する。</li> <li>○ 目標達成は評価できる。運転者の高齢化を見据えた対策の推進をお願いしたい。</li> <li>○ 交通事故死より荷役等での死亡者が多いとは、キケン産業とみなされ、さらに雇用難が心配される。荷役作業マニュアル強化と事例に基づいた実証実験を行い、再発の防止のためのガイドラインの策定にあたっていただきたい。</li> <li>○ 効果的な場所にトラックステーション新設を求めたい。トラックステーション内における長時間停車車両の対策強化を求めたい。荷役作業等の労災事故撲滅に向け、取引の書面契約を通じて責任の所在を明らかにされたい。</li> </ul>
中期目標項目	輸送の安全の確保③ 健康起因事故防止
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 趣旨に沿ってさらにパーセンテージを上げることが必須。</li> <li>○ 健康診断の100%実施に向けて指導強化を求めたい。SAS検査に対する支援の更なる充実を求めたい。</li> <li>○ 定期健康診断の受診率向上が顕著であり、評価できる。また、SASスクリーニング検査の拡大をお願いしたい。</li> <li>○ 健康診断、SASスクリーニング検査ともに費用助成の効果は明らか。利用促進の啓発・広報活動を受診率向上につなげていただきたい。</li> <li>○ 事業所単位での健康診断実施率の向上は評価できる。個々のドライバーの意識の向上を図って欲しい。</li> <li>○ 適正化実施機関の調査による健康診断の成果が出てきているので、なお一層の努力をお願いしたい。可能であれば、トラックドライバーは年2回を義務付けしていくことを要望する。また、ドライバーの健康起因事故と長時間労働による過労運転との関連性を調査分析することが必要だと思う。</li> <li>○ 安全の確保という点では理解できるものの、法律上、本来事業主が行うこととされていることからみれば、もっと重要な施策に助成金の本来の用途があるのでは？これを続ければ廃止することが難しくなる。自主自立を促すのはいいが、クリンチするのを助ける必要はない。振興助成の本来の目的に合致し進んでいくべきと思う。</li> </ul>

## 中期目標項目ごとの委員意見

中期目標項目	<b>事業適正化① 巡回指導</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 巡回指導による効果がみられる。今後、指導員の調査技術と指導能力の一層の向上を期待したい。</li> <li>○ AB評価事業所の比率引き上げとDE評価事業所の比率減少は年次目標に達しており評価できる。しかし、その場のみの改善や悪質事業者をさらに指導するための指導員研修の強化や指導員増員、運行管理者資格者の取得率を引き上げる必要がある。</li> <li>○ 巡回指導の対象として新規事業者や悪質事業者に重点を置いたのは、効率性を高めるため好ましい。</li> <li>○ 厚生労働省によるトラック運送事業者に対する監督指導、送検において、労働基準関係法令違反並びに改善基準告示違反率が増加傾向にあることから、巡回指導のより厳正な取組を求めたい。</li> <li>○ 目標を達成し概ね良好に推移している。C, D, Eから巡回指導に入り、A, B評価へとランクアップを図ると同時に全事業所の巡回を早期に達成すべき。</li> <li>○ 巡回指導の成果は評価できる。小規模事業者への指導にも力を入れ業界全体の適正化の向上を図って欲しい。</li> <li>○ 評価基準の調査手法・判断基準の均一化に引き続き取り組んでいただきたい。 また、まずは業界における悪質事例の駆逐が急がれることから、国土交通省との連携強化や巡回指導対象事業者の重点化は重要と考える。D及びE評価の占める割合について、前年度比で大幅縮小を達成できた理由を分析し、その結果を今後の巡回指導の進め方に反映いただきたい。</li> </ul>
中期目標項目	<b>事業適正化② 安全性評価事業</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 認定率向上は評価できる。引き続き制度への信頼が揺らぐことのないよう安全意識の強化の徹底をお願いしたい。</li> <li>○ Gマーク認定事業所数の到達点は目標を達成しており、高く評価できる。しかし、認定事業所においても社会保険未加入などがある事業所も見受けられる。Gマーク認定のさらなる厳格化を図られるよう要望する。</li> <li>○ 中だるみせずに普及促進を図っていただきたい。Gマーク車両の安全運転実施状況を抜き打ち的に実証をできないものか検証が必要。Gマーク車両ってなんなの？という運転を目にすることがある。</li> <li>○ Gマークの達成率が目標値を上回っており評価できる。今後とも一層の認知度アップを期待したい。</li> <li>○ Gマーク制度に係る広報啓発活動において、SNS活用策を検討してはどうか(全ト協広報室Facebookページの更なる活用等)。</li> <li>○ Gマーク認定数・率の上昇を評価できる。一方でインセンティブの拡充を図る点で課題も残った。</li> <li>○ Gマーク取得に向けた中小規模事業者の対策を強められたい。インセンティブの拡大に取り組まれたい。</li> </ul>
中期目標項目	<b>輸送サービス改善・向上① 輸送相談・引越優良認定</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標設定の適切性の検討が必要であることを示唆するものではないか。</li> <li>○ 制度の普及・定着への取組は評価。平成28年度の目標達成に向けて更なる取組を期待。</li> <li>○ 引越事業者優良認定制度について、外部機関からの評価を得られたことは喜ばしい。マークの認知度は、まだまだ不十分といえる。</li> <li>○ 事業者の認定取得意欲を高めていると見受けられる。今後は、消費者への認知度向上を図ることで、業者選定の有力な情報となっていくことを期待したい。</li> <li>○ 消費者認知度のさらなる向上と、認定取得事業者の定期的な評価が必要。</li> <li>○ 一般消費者を対象に「引越安心マーク」の認知度向上を図るため、より効果的な方策を検討すべきではないか(引越への関心が最も高まる繁忙期直前に集中的にPR)。</li> <li>○ 認知度の目標が届かないまでも成果があったこと、併せて「引越安心マークを参考にするか」との間に対する調査結果で「引越マーク事業者から選ぶ」「参考にする」が70%を超えていることは評価できる。今後、更なる周知活動を図っていただきたい。</li> <li>○ 苦情の情報共有と分析を続け、品質向上につなげる努力を続けて欲しい。</li> </ul>
中期目標項目	<b>輸送サービス改善・向上② 資金融通支援</b>
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各種資金融通支援制度が機能している。</li> <li>○ 市況の変動による融資需要の急増等に即応できるよう、柔軟な制度運用に努めていただきたい。</li> <li>○ 引き続きニーズに応じた柔軟な支援を続けていただきたい。</li> <li>○ ニーズに沿った事業として継続していただきたい。</li> <li>○ 圧倒的多数の中小零細事業者にとって資金融通支援は待ったなしの課題。引き続きの支援と更なる拡充が求められている。</li> <li>○ 大規模施設・設備整備を対象とした補完融資を通じて、具体的にどのような物流施設等の近代化・合理化が進んだのか(推薦実績のうち、先進的事例はどの程度あるのか)。</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>○ 災害緊急輸送体制の整備の進捗状況について、評価できる。今後も、常に新たな大災害発生を想定した対応の整備を続けていただきたい。</li> <li>○ 大規模災害が絶えないが、平時が続く間も衛星携帯電話の通話テストを定期的に行うなど、システムと危機意識の維持に努めていただきたい。</li> <li>○ 災害時緊急輸送体制の整備を引き続き全国各地で後押しいただきたい。各地の取組みをブラッシュアップするためにも、取組み状況(課題、創意工夫等)について地域間で情報交換を行うことも有用と考えるが、如何か。</li> <li>○ 緊急通信体制の整備、緊急輸送訓練の整備は評価できる。引き続き制度整備に期待する。</li> <li>○ 引き続き取組を強化していただきたい。</li> <li>○ 全日本トラック協会と都道府県トラック協会が連携した大規模災害等緊急時の取組は高く評価できる。インタンク活用の緊急給油ネットワークを更に広げるなど、引き続き態勢の充実を期待。</li> </ul>