

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"> ○ 人身事故件数と死者数がともかくも着実に減少していることは評価できる。飲酒に関して真剣な対策が必要。 ○ 中期目標も達成され、輸送の安全確保が着実に進んでいる。但し、最も重要な(悪質な)「飲酒運転による事故」が増えており、飲酒運転ゼロに向けた一層の努力をお願いしたい。 ○ 人身事故件数が総合安全プランの目標を達成したことは評価できる。さらなる削減に努めていただきたい。飲酒事故が2年連続で増えたことは看過できない。個々の事故事例の実態把握に努め、原因を分析し、撲滅に取り組んで欲しい。 ○ 目標達成は評価できる。引き続き事故原因の分析精度をあげる等の取組とともに、飲酒運転事故件数の増加についても、背景にある実態も含め原因を精査し、ゼロ件を目指した安全意識向上のための研修等にも努力していただきたい。 ○ 死亡事故・事故件数が減少していることは大きく評価できます。しかし飲酒による事故件数の増加は問題です。長距離輸送による休息期間の問題かなど、原因を調査・究明していくことが求められます。 ○ 安全装置の装着普及やトラック運転者に対する運転技術・マナー及び安全意識向上に向けたセミナー開催等により、交通事故死者数、人身事故件数が着実に減少していることは評価できるが、死者数は中期目標数を上回っているうえ、飲酒事故件数が増加していることから、飲酒事故撲滅に向けた取り組みを展開していただきたい。 ○ 平成30年度に向けて、国土交通省が提示する目標値(交通事故死者数250人以下、人身事故件数3万件以下)より厳格な全ト協の目標値(同220人以下、同1万5,000件以下)と対比すると、28年度において、人身事故件数1万4,600件となっており、このまま減少傾向とするよう現状の活動を続けていただきたい。しかしながら、死者数においては、中間的な年度である28年度では、270人となり、目標達成が可能か否か、微妙なところである。事故防止において、事業者にとってコストに係るASVSど、ドライブレコーダの設置を促進しており、今後も普及を継続していただきたい。なお、今後は、ブレーキ等の自動制御、制止技術や機器も付加されるよう、より安全性の高い、輸送の確保に心がけていただきたい。 ○ 中期目標に達成すべく更なる取り組みを要請するとともに、交通事故防止に向けた各種取り組み事例(節目の第50回を迎える「トラック・ドライバーコンテスト」等)の社会的な発信力の強化をお願いする。
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"> ○ 現在課題となっている「荷役作業」に係る事故等の一層の改善を図られたい。 ○ 全体の死傷者数についての目標達成はやはり必要。 ○ 死者数の増加は問題だ。原因を把握・分析していただきたい。人手不足や運転者の高齢化が背景にあるとすれば、今後も傾向は変わらない可能性がある。対応策を検討していただきたい。 ○ 死亡災害者数の減少は評価できるが、死傷者数の増加は不安要素であり、事故防止のための根本的な安全対策が進んでいるか否かの調査を含め対策の推進をお願いしたい。 ○ 死亡災害者は前年を下回り目標達成できたものの、死傷者数では前年を上回り目標未達となった。死傷者数増加の原因分析と対策を講じられたい。 ○ 交通事故・荷役等による死亡者数が減少していることは評価できる。しかし、死傷者数が前年より92人増加していることから、更なる事故分析を行い、労災事故防止対策を進めていただきたい。 ○ 目標達成した死亡労災者数の減少は評価できます。しかし死傷者数の合計が増加していることを見れば安全対策ガイドラインの周知・啓発活動のさらなる徹底が求められています。また、脳・心臓疾患による「過労死」の原因究明及び現状を直視した労働災害の防止に努められること。 ○ 労災事故の防止のために啓発・注意喚起をしていくことが業界団体としての全ト協に求められるところである。現状、事故の実態、原因の分析、安全体制に向けた啓発や、トラックステーションの運営等々、全体的な観点で行える事業は実施してきており、そのPR啓発効果も定性的(ガイドライン等の配布、注意喚起)、定量的(荷役事故等の死亡者数減少)効果が認められる。 労災、業務災害は、避けられない事故も少なからず発生してしまっていると考えられるが、事業者単位において、個々の作業員自体の注意が最も重要であることは言うまでもない。未然に防ぐ、そして、発生してしまった際には、重大な災害にならないよう、その程度を下げていくことが必要である。

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"> ○ 健康診断の実施の判定の現行方法に検討の余地はないか。 ○ 近年「健康状態に起因する事故」が注目されている。一層の努力をお願いしたい。 ○ 事業所単位の健康診断実施率は前年を上回ることが出来た事は、巡回指導の効果であり評価する。実施率向上に向けた更なる取り組みをお願いする。 ○ 健康診断の実施率の向上は評価できます。適正化実施機関による指導・改善を引き続き強化を求めます。しかし依然として2割の事業所において定期健康診断ができていないことは問題です。早急に対策を求めます。 ○ 運転者の高齢化で、健康診断の必要性は増しているはず。実施率100%に向けて指導強化を求めたい。SASスクリーニング検査の実施拡大にも引き続き努めていただきたい。 ○ 健康診断実施率の向上に努めていただきたい。SASスクリーニング検査も含めた助成の継続の必要性和効果が期待される。 ○ 健康診断受診率、SASスクリーニング検査の申請状況も前年を上回っていることから、健康に起因する事故防止に向けた啓発活動の効果がみられる。今後も継続して、健康に起因する事故撲滅に向けた啓発活動を展開していただきたい。 ○ ドライバーの健康管理し、事故発生を未然に防止するため、特に有効な健康管理方策として、健康診断は有効である。それに対して、補助・助成措置があることは、事業者にとって、福利厚生費などのコスト増大に配慮された方策であると考えます。また、健康診断は、事故が発生した場合、事業者にとって、ドライバー等を管理・把握している状況を地域社会、住民や関係機関等に対して、発信しやすい(発信されやすい)ことから、ある意味では、善後策として保険的な要素であるともいえる。今後も適用された事業者及び受診するドライバーを増加させるよう、例えば、実施期日、受診可能時間帯の拡大など、ドライバーが受診しやすい工夫を行うことも得策である。
中期目標項目	環境の保全 Co2削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> ○ 目標未達の程度が大きいことから、手段の有効性について吟味する必要あり。 ○ 中期目標の達成に向けて努力されたい。 ○ 省エネ機器等の導入と事業者の省エネの取組に対する支援の継続をお願いしたい。 ○ 低公害車の普及・導入が大きく進んでいるとは言えない状況です。さらなる導入促進をはかる上で、アイドリングストップ支援機器に対する助成の拡大や義務付け等が必要です。 ○ 環境対応車導入、アイドリングストップ支援機器への補助制度や利子補給に対する助成など事業を複合化して展開してきているが、事業者にとっては、新たなコストの導入として、新車購入時以外では、なかなか新たなコストを負担してまで、その回収に時間を要する環境保全に対して意欲と実際の取組みが進まないのが実情だであろう。このような具体的な状況の中でも、全ト協の取組みにより、2005年度対比のCO2削減が7%できたことは評価に値する。しかしながら、より一層、事業者及びドライバーに環境に対する意識づけを行っていくためにも、機器の設置等の要請を各県単位の協会が行う巡回指導等で行っていくことが必要であると考えます。 ○ Co2排出削減に向けて、省エネ運転技術の向上など更なる啓発活動をお願いする。 ○ トラックの森植樹事業等、地球温暖化対策に向けた取組は評価できる。Co2排出量が目標未達であるため、更なるCo2排出削減に向けた啓蒙活動等を取り組んでいただきたい。 ○ Co2排出源単位は、前年度比では減少したが、趨勢としては一進一退が続いている。助成の増額には限度があると思われるだけに、事業者に対する啓発活動に一層取り組んでいただきたい。

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"> ○ 年次目標と中期目標の整合を図らないと評価に混乱をきたすのではないか。 ○ 適正化事業においては、「巡回指導」の役割が一層重要となった。 ○ 引き続き優先度に応じた巡回指導頻度・指導内容の実施を推進していただきたい。 ○ 巡回指導結果の総合評価については、A及びBに対する年次目標は達成できなかったものの、2年連続で、D及びE評価結果の中期目標が達成できたことは評価できる。引き続き、効率的な巡回指導を継続して頂きたい。 ○ 「A及びB評価が前年度実績2%増加」、かつ、「D及びE評価を前年度比5%以上減少」させるという両面に渡った評価を課している。巡回による個別事業者に対する指導を行うことで、業界適正化について効果的なきめ細かい指導を行っていると推察される。27年度の「A及びB評価」が+3.2ポイントも増加することは大きな成果だと考える。28年度については+1.4ポイントの増加できあがるが、通算して4.6ポイントも増加することとなり、一定の目標はクリアしている。事業者にとっては、直接的な改善ポイントを指摘されることで耳の痛い点もあるだろうが、今後も着実に成果となるポイントを伸ばしていく業界の意識作りを行っていただきたい。 ○ 巡回指導の効果が発揮されていることに対して評価したい。加えて、適正化事業指導員の運行管理者資格取得に向けた更なる取り組みを期待する。 ○ AB評価事業所の比率引き上げとCD評価事業所の比率減少は評価できます。また、指導員の増員及び専任化のさらなる強化を求めます。悪質事業者への調査・指導の厳格化を求めます。巡回指導による改善通知書に対する改善報告及び再巡回の徹底を求めます。 ○ AB評価事業割合の増加とDE評価事業割合の減少が続いており、評価できる。なお、この統計とは別に、調査対象の各事業所ごとに、前回調査比の「改善」「横ばい」「悪化」の状況を調べ、集計していただければ、実態をより把握できるのではないかと。
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"> ○ 目標設定の根拠の明確化(説明)が必要ではないか。 ○ Gマーク取得事業所の一層の増加を図る施策の実施をお願いしたい。 ○ Gマーク制度の普及促進については、全事業者数に対して27.6%と着実に認定数を伸ばしており、目標値に沿った成果をあげている。26年度対27年度では1.4%(1,253件)、27年度対28年度でも1.1%(1,029件)の増加が見られ、巡回指導、更新の適格性や条件(法令遵守、事故等)など一定の厳格なルールに沿った業界指導がパッケージ化されたよいシステムとなっている。また、Gマークデザイン自体を改良するなどの工夫も見られ、毎年の課題となっていた不正使用をなくす努力も評価できる。一方で、申請についての事務量増加に伴うコスト負担を押しやるため、ネット申請システムの定着が進み、事業者にとって極力負担感を少なくしていこうとする努力は評価に値する。 ○ Gマークの不正使用(期限切れ)等に対する対策の強化、インセンティブの拡充に取り組まれない。 ○ Gマーク認定事業所数の到達点は目標を達成しており、高く評価できます。引き続き30%の認定数に向けた対策を図られるよう求めます。Gマーク認定のさらなる厳格化及びインセンティブの拡大を図られるよう求めます。 ○ Gマーク取得率については、2年連続して年次目標を達成していることは評価できる。引き続き、中期目標達成に向け、取り組んで頂きたい。また、ラッピングトラック等による広報啓発活動によって、Gマーク制度の認知度も高まってきていると思われる。 ○ 認定率が目標を達成しており、高く評価できる。Gマーク制度を一般に広報する際、トラックと背景景色を含む「インスタ映え」を試みる等、SNSのさらなる活用を検討してみたい。 ○ 目標達成は評価できる。Gマーク事業所に関する苦情について詳細分析と適切な対応を実施し信頼度の低下につながらないように努めてほしい。

中期目標項目	輸送サービス改善・向上① 輸送相談・引越優良認定
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> ○ 真の認知度調査になっているのかどうか検討の余地があるのではないか。 ○ 引越輸送に係る制度(優良事業者)、約款の整備、改正が進んでいる。今後は、中期目標達成に向けて努力をお願いしたい。 ○ 引越安心マークの認知度を高めるとともに、未取得事業者との差別化を明確にされたい。 ○ 引越安心マークの認知度については、前年よりは伸びているものの年次目標は達していないが、輸送相談に対する専任者2名を配置したことは、利用者の利便性向上の面からも評価できる。 ○ 認定取得業者の周知の徹底と、苦情分析による品質の向上への努力をお願いしたい。 ○ 認知度向上に向けて、費用対効果が最大になるよう、引き続き工夫を凝らしていただきたい。 ○ 周知活動による認知度の向上は評価できます。引き続き周知活動の促進をはかられるよう求めます。 引越事業者優良認定制度の認定について、Gマーク認定同様に認定基準の厳格化を求めます。 ○ 消費者アンケートからの周知と認知度については、目標とする数値目標を達成した点で評価に値するといえる。しかし、平成26年度に開始された引越事業者の認定制度は、平成28年度までで、延べ391社(2,021事業所)となっているものの、平成29年3月末では364事業社(1,952事業所)となっている。数値だけを見れば認定数の減少となっているが、これは①業界における悪質業者の淘汰につながったと推察すべきか、あるいは②厳しい価格競争に陥り倒産等がみられ、一層競争激化が進んだため、減少していると考えべきか、どのように判断したらよいか疑問が残る。なお、引越業者に対する消費者からの優良性判断として、優良引越事業者の結果公表は、評価できる。しかし、ホームページへの掲載箇所がわかりづらく、どれが最新版であるのか検索しにくい。法人・個人いずれにおいても、「引越し」は、行おうとすることを検討する段階から、業者の比較選定に入るので、消費者アンケート等の結果公表と連動したわかりやすい公表に心がけていただきたい。
中期目標項目	輸送サービス改善・向上② 資金融通支援
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実績を示すことに加え、それらの適切性、的確性の説明のなされることが望まれる。 ○ 商工組合中央金庫と連携した資金融通支援である「利子補給制度」は、事業者の設備投資等に係わる支援としては、非常に有効な支援策である。今後の経営に重要な影響を及ぼす資金繰りをサポートしてくれる手段となることは言うまでもない。 現在、低金利であるとしても、資金面での課題は、各事業者(経営者)にとって経営を左右する避けられない判断材料となる。今後一層、安全装置や省エネ機器の設置、導入、環境適応車両等の購入の際にも必要となることから、事業者の利用予定数に配慮した資金を用意していただきたい。 ○ 熊本地震や台風10号への影響に迅速に対応されたことは高く評価できる。中小事業者にとって資金融通の期待は大きい。引き続き柔軟な支援を続けていただきたい。 ○ 経営基盤の強化は安全面、サービスの向上等にも反映されてくると考えられるので柔軟な支援体制を維持していただきたい。 ○ 引き続き必要とする会員事業者への迅速・適切な対応を期待する。 ○ 会員事業者のニーズに沿った支援を継続していただきたい。 ○ 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です。引き続きの支援とさらなる拡充を求めます。

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"> ○ この活動は高い社会的評価につながるので、一層積極的に取り組むことが望まれる。 ○ 大規模災害時における緊急給油ネットワークは非常に充実しており、高く評価できる。大規模災害時にトラック輸送に対する期待は大きいだけに、引き続き体制充実を図っていただきたい。 ○ 緊急支援物資輸送用トラックに対する給油施設のネットワークを進めることにより、大規模災害発生時の燃料確保の問題が緩和できることから、引き続きネットワークの拡充に取り組んでいただきたい。 ○ 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ます。また、緊急物資輸送車両への給油施設ネットワーク化の空白地対策など、さらなる充実を求めます。 ○ 災害時緊急輸送体制の整備と継続的な関係機関と連携した輸送訓練の実施により、緊急時の的確な対応を期待したい。 ○ 大規模災害が想定される中、体制・設備の点検と整備・充実をお願いします。 ○ 地震、豪雨、台風等の自然災害に対して、物流網、拠点の整備と確保は、その地域だけでなく、国民経済に重大な影響を及ぼす「喫緊の課題であり、備え」である。ライフラインとしての迅速な情報収集と交換の手段として、スムーズな運用を行っていただきたい。 なお、現在、全ト協と都道府県トラック協会とは、衛星携帯電話、テレビ会議システムを使用した情報通信手段の確保が図られているが、都道府県トラック協会と傘下会員事業者との間の非常時通信システムはどのようなものとなっているか。都道府県トラック協会会員の非常時連絡体制をBCPの観点からも知りたい。