

## 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>○ 総合安全プラン2020での新たな目標を念頭に置き、一層の努力を求めたい。</li> <li>○ 安全装置の普及・事故防止セミナーの普及活動は評価できるも、死者数の増加は残念。</li> <li>○ 死者数が前年比で増加し、最終目標に遠ざかったことは残念だが、ドライブレコーダーの普及促進などの施策は着実に実施されており、今後の成果に期待したい。</li> <li>○ 29年度において、人身事故件数1万4,216件で、対前年比2.6%と前年、前々年より減少率は小さくなってきたものの、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、死者数は279となり、前年度よりも増加してしまったことは、評価に当たってマイナス材料である。安全確保のハードとしての方策として、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、会員事業者以外を含めた業界団体の使命として取り組んでいただきたい。</li> <li>○ 輸送の安全確保のための対策・啓発活動の成果が見られ、事故防止のための緊急提言などの取り組みも評価できます。重大事故増加は残念です。事故防止に向けて一層のご努力を期待します。</li> <li>○ 飲酒事故件数の増加傾向に歯止めをかけ減少に転じたことは評価する。公共の道路を職場とする私たちは、発生件数“ゼロ”でなければならない。このことを強く発信し対応を強めていただきたい。</li> <li>○ 人身事故件数が減少し、目標値に近づいたことは評価されるものの、死者数は増加した。事故内容を分析し、助成事業や運転・安全技術の向上セミナー受講者との因果関係の調査が必要。上層域にだけに広がり、下層域や末端までの均一的な広がりがないと、目標達成の阻害要因となる。職業資格制度の創設が必要。</li> <li>○ 着実に減少傾向にあった死者数がここにきて増加したことの問題点をどう分析し、改善させるかが問われている。また、国交省および全ト協の中期計画の目標達成が現実的に困難な状況において、次期中期計画に向け、対策の強化が必要であると考えます。</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>○ 荷役事故等死亡者数減のために早急の対策をお願いしたい。</li> <li>○ 労災事故の増加幅が大きく、H26年度比で増えているため、高い評価は難しい。人手不足による現場の加重負担がないかなど、事故増加の原因把握に努めて欲しい。</li> <li>○ 交通事故等による死亡者数は前年比横ばいで低下傾向にあるといつてよいが、作業の際の転倒などの死亡者数は80名と急激に増加した。全ト協には、労災事故の防止のために、さらに啓発・注意喚起を行っていただきたい。荷役作業の安全対策ガイドラインの作成、セミナー開催など周知を図っていくことは勿論だが、実地探求セミナーだけでなく、転落を防ぐための方策をさらに検討していくことが必要ではないか。</li> <li>○ 労働災害の減少に向け、事故原因の分析と具体的な防止対策の検討をぜひお願いします。</li> <li>○ 荷役作業等の労災事故がどのような状況で発生しているのか分析し対策を講じて戴きたい。(自社構内・荷主構内、荷主構内では契約に荷役作業が含まれていたのか・いなのか等によって、安全対策が自社内で徹底、あるいは荷主も交えた安全対策の協議が必要となる、など対策の取り方が変わる)</li> <li>○ トラック運輸産業従事者は、概ね長時間労働である割には忙しくて余裕のある時間が取れていないのが現状である。そうしたことから、荷役にしろその他についても、指導・教育は従事者任せでありまた、安全機材についても未整備である。その根本から見直さないと目標値達成は難しい。</li> <li>○ 陸上貨物運送事業の労働災害による死亡者数は、過労死と同様に全産業でもっとも多い数となっている。安全対策ガイドラインの周知・啓発を図るのみでは改善することは困難であると考えます。荷台上での作業環境の改善や不慣れ(発着時の作業現場における)なフォークリフト作業の禁止など、一定の規制が必要である。</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>○ 健康起因事故減少について一定の努力を評価。</li> <li>○ 総合評価の低い事業の改善ぶりが顕著であることは評価できる。健康診断実施率もH26年度の水準からは改善しており、成果が認められる。</li> <li>○ 事業所単位の健康診断実施率は、H29年で昨年度より1.0%マイナスとなっているものの、ほぼ同水準であり、前回評価に比して悪化している割合は少ないといえる。健康起因マニュアルの普及と事業者、労働者への周知理解を進めることが今後も中心的な活動となろう。全ト協が労働災害等の防止に向けて、健康管理措置に重要な課題として取り組んでいる状況が理解できる。</li> <li>○ 健康診断の実施率の向上は評価できます。今後の継続的な受診率の増加を期待します。</li> <li>○ 評価の低い事業所への重点的な巡回指導を実施されたことに対して評価する。今回「改善状況」を参考として掲載しているが、事業法改正を受けて今後低評価事業所の指導が益々重要になってくることから、毎年の掲載を要請する。</li> <li>○ アルコールチェッカーと同様に、健康診断未受診者はドライバー職に従事させない等、強制力を高めてもいいのでは？アルコールチェッカーが普及しても①にあるように飲酒により事故が28件あるということは、事故にならない飲酒は想像がつかない。また、自身が健康診断を受けたくても応じてもらえない等、事業者の悪質性を排除するためにも必要である。</li> <li>○ 評価の低い事業所への重点的な巡回指導による結果であることから、実施率の低下は問題なく順調に改善されていると考える。しかしながら、さらなる運転者の高齢化など健康診断の必要性は増している。健康診断の実施は100%であってしかるべきであり、さらなる取り組みが必要です。</li> </ul>
中期目標項目	環境の保全 Co2削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 達成度の指標として、別の副次的なものを用意してもよいのではないか。</li> <li>○ 環境保全対策の推進は評価するも、H29目標に11ポイント未達は残念。</li> <li>○ H29年度の排出量が目標を下回ったことは残念。SDGsなどで持続可能な社会の実現に向けた施策への関心は高まっており、これまで以上の取り組み強化が必要。</li> <li>○ エアヒーター、車載バッテリー式冷房装置は、アイドリングストップ支援について非常に役に立つ機器導入である。事業者にとっては、新たな機械装置の導入となり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であろう。全ト協は積極的に取り組んではいるものの、毎年2%の減少効果にはいたっていない。今回の「B」はCに近いBである。前年からの事業推移からも勘案すると、助成金の増額など、新たな方策の展開が望まれる。</li> <li>○ 配達の増加によるCO2排出量の増加に対しては、新たな対策と業界全体での一層のご努力をお願いします。</li> <li>○ 経団連の「低炭素社会実行計画」に参画されたことを評価する。働き方に加え、環境対策においても「手待ち時間や荷待ち時間」の縮減は大きな効果を生み出す。経団連を巻き込み、荷主と事業者が一体となったこれら時間縮減対策を講じられたい。</li> <li>○ トラック運輸産業は、国と国民の経済活動や災害緊急輸送等に従事する重要なインフラである。経済活動の増大や災害緊急時による、リアルでフットワークの良いレスポンスが求められる。何一つ非効率な動きなどないとすれば従事者の責務を問うよりも、車両の技術的向上や燃油燃焼効率をアップすべきだ。事業内容については、自助努力の啓発活動を推進していただきたい。</li> <li>○ 環境対応車導入助成およびアイドリングストップ支援機器に対する助成の拡大をはじめ、義務化に向けた議論が必要である。また、環境保全に対する周知・啓発活動の強化が求められている。</li> </ul>

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>○ 悪質事業者への重点的巡回指導を今後も継続していただきたい。改善状況の向上を評価したい。</li> <li>○ 低評価の事業所の改善ぶりが顕著で、巡回指導の効果が出ているとみるべき。AB評価の目標達成に向けて引き続き取り組みの強化を。</li> <li>○ 目標とする「A及びB評価が60%」について57.9%で昨年よりも減少。かつ、「D及びE評価を14%減少」について12.5%と届かなかった。努力は認めるものの数値目標に届かなかったため、「B」としたい。適正化事業指導員が徐々に育成されてきており、質の面で高いレベルにあるといえる。今後も着実に成果となるポイントを伸ばして業界の意識作りを行っていただきたい。</li> <li>○ 巡回指導の頻度・内容の再検討により、ますます事業の適正化が図られることを期待します。</li> <li>○ 専任指導員の減耗に対しては対策を講じられたい。※&lt;評価するに当たっての感想&gt;新規・悪質・小規模・低評価事業者に対する巡回指導で年次目標・中期目標が達成できなかったことから「B」評価としたが、目的をもって期中に巡回指導先や指導内容を変えた場合の評価のあり方の難しさを感じている。法改正もあり今後期中の方針変更の頻度も高まると考える。</li> <li>○ 中期目標には届かなかったものの、概ね良い方向に向かっているものと判断。データ上は信頼しつつも従事者にどのように周知徹底されているか？などのチェック機能がないために実効性を不安視してしまう。そのもとになるバックデータの深度化や、聞き取り調査なども含む実効性が求められる。</li> <li>○ 総合評価の結果はもとより、新規事業者・悪質事業者・小規模事業者を重点にした巡回指導は高く評価できる。引き続き、新規事業者をはじめとする総合評価の結果が低い事業者への巡回指導を求める。また、巡回指導における速報件数の低さに疑問が残る。ブロック毎の速報件数を明らかにされること。</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>○ ESGの推進という視点からも引き続き強気に進められたい。</li> <li>○ 「Gマーク」は着実に定着しているものと思う。今後さらなるPR活動、啓発活動に期待している。</li> <li>○ 認定率が着実に高まっており、認知度も含めてPR活動が成果を上げている。</li> <li>○ 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、28.7%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。国土交通省の指導のもと、関係機関が連携し、Gマーク制度の事業所、荷主、一般消費者等への周知が進み、「取得していなければ、選別されてしまう。」という効果、危機意識にもつながってきたのではないかと考える。</li> <li>○ 目標達成は評価できません。今後一層の啓発活動の強化をお願いしたい。</li> <li>○ 認定率の中期目標達成を評価する。Gマーク取得事業所に関する苦情の詳細分析を是非行って戴き、業界全体のレベルアップに繋げていただきたい。</li> <li>○ 「継続は力なり」で、これからも引き続き推進を期待したい。</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。引き続き30%の認定数に向けた対策をはかられるよう求めます。また、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はかられるよう求める。また、Gマークステッカーの有効期限切れ貼付への対策を強化するよう求める。</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>○ 年次目標、中期目標ともに複数の異なる指標を用意できないか。</li> <li>○ 一般消費者への地道な周知活動を今後も続けてほしい。引越安心マークも徐々に認知されつつある。</li> <li>○ 消費者周知度が頭打ちとなっており、さらなる周知、啓発活動が必要。</li> <li>○ 消費者アンケートからの周知と認知度については、数値目標を達成した点を評価し「A」としたい。消費者周知度が50%を超えることは、引越事業者の優良認定制度が消費者から認められ、消費者が業者を選択したのか。その結果、売上げに直結するのかが判断は難しいが、27.5%の消費者が「引越し安心マーク」の事業者から選ぶとあり、この対象層を広げることが必要であると考え。さらに有効な方策の検討等を進めていきたい。</li> <li>○ マークの周知度等のPRを徹底していただき、本当に信頼できるマークとしての品質を保ってほしいです。</li> <li>○ 「引越安心マーク」の周知度が前年比0.3%下がった。「周知度」もここ3年「29.1」「30.8」「30.5」と横ばいである。「周知度」が上がるよう、「安心マーク」取得事業者の「安心度合い」を「クチコミ」などを通じて広く周知されるよう取り組まれない。</li> <li>○ ホームページ上に引越運賃・料金計算システム等の導入を図り、誰でも簡単にわかりやすい料金計算システムにより、さらなる認知度アップと見える化を図ってはどうか？その際、勿論大まかな料金体系とし、付帯作業や別途料金の有料化等を明確にして、見積もり段階の明細書と、料金收受時の明細書等を添付するなど。</li> <li>○ 認知度向上に向けた対策が必要である。ネットの活用や認定事業者のCM等でアピールするなど、企業のタイアップも必要である。引き続き、工夫を凝らした対策を求め。特に専用フリーダイヤルの周知活動の強化を求め。</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>○ 着実かつさらに弾力的運用を期待したい。</li> <li>○ 資金融通の支援が適正に行われ、会員事業者に寄与したことが認められる。</li> <li>○ 商工中金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、併せて、各事業者(経営者)にとって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十分配慮した資金を用意していただきたい。</li> <li>○ 会員事業者のニーズに合った支援が品質の向上につながると思います。</li> <li>○ 支援・助成を希望する会員事業者に対しては迅速且つ適確な融資実行を引き続きお願いする。</li> <li>○ 引き続き会員事業者のニーズに応える支援の拡充に期待します。</li> <li>○ さらなる支援と拡充を求め。特に激甚災害融資の公募がなかったことは周知されていない現れである。周知活動の強化を求め。</li> </ul>

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>○ 社会的ニーズの高まっている事柄であり、一層の充実を期待したい。</li> <li>○ 災害時緊急輸送対応は、今後も一層重要性を増すものと思われる。想定外という言葉を使わないで済むような対策をお願いしたい。</li> <li>○ 衛星携帯電話やテレビ会議システムの整備など、災害時対応の体制が大きく前進している。</li> <li>○ ライフラインとして物流は、生活物資の円滑な運搬と各人の手元に届けるという、想定外の事象にも対応していかなければならない社会的な期待と要請を受ける。各地の地域社会に存在する中小トラック事業者を巻き込んだ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。</li> <li>○ 大規模災害時の緊急給油ネットワークは充実しており高く評価できます。引き続き体制の充実を図っていただきたい。</li> <li>○ 大規模災害のリスクが高まっている。緊急給油ネットワーク化の拡充等着実に取り組まれていることを高く評価する。体制の整備・点検を重ねて戴き、緊急時の適確な対応をお願いする。</li> <li>○ 災害発生の起きないことを祈るばかりですが、常在戦場の如く訓練含む体制整備に、これまで以上に力を入れていただきたい。</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緊急給油ネットワーク化のとりくみは高く評価できる。緊急時に的確な対応がとれるよう引き続き、訓練をはじめ周知に取り組んでいただきたい。</li> </ul>