

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"> ○ 交通事故死者数の令和2年度目標の達成には、過去のトレンドからみ見て相当の努力が必要であり、かろうじてB(おおむね順調)評価となる。 ○ ハード・ソフト両面での交通事故防止対策は評価できるも、飲酒事故撲滅に一層の取り組み強化して欲しい。 ○ 死者数、人身事故数ともに減少しており、一定の成果が出ている。ただ、最終目標の達成にはさらなる削減が必要で、努力を求める意味でB評価にしたい。 ○ 29年度:人身事故件数14,216件で(対前年比△2.6%)、30年度:同13,428件(△5.5%)と前年、前々年より減少率は小さくなってきているものの、このペースでは目標とする令和2年度12,500件の達成は微妙。また、死者数も260名であり、目標とする200名には、このままでは難しい。ASV関連機器やドライブレコーダは有効な安全確保策であることから、予算増額、助成対象拡大により、会員事業者以外を含めた業界団体の使命としてより一層取り組んでいただきたい。 ○ 飲酒事故件数、人身事故件数、死者数は減少しており一定の成果は見られるが、令和2年度目標値までは、飲酒運転、死者数については、更なる努力をしないと達成しない可能性もある状況。トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上、事故分析及び対策の検討・活用及び広報・啓発活動等において、努力はされているが、事故発生があった事業所、これまで参加しなかった方の参加等、回数と延べ人数以外に、工夫をすることを期待する。 ○ 前年の死者数増加に歯止めを掛け、△7.1%減少を果たしたことを評価する。今後は、安全装置の更なる普及・促進に加え、事故防止セミナーの深度化で2020最終目標達成に向けての対策を講じられるよう要請する。 ○ 各種施策の履行により各種事故件数が減少していることは評価できるが、死亡事故については今の減少傾向では目標達成は難しいのではないかと。各セミナー受講企業、受講者のその後の事故発生状況などの検証も必要ではないか。 ○ 平成24年以降、飲酒事故件数・人身事故件数・死者数ともに最も少なくなっている。全ト協総合安全プラン2020最終目標達成に向け、「ASV関連機器及びドライブレコーダの普及」ならびに「トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上」への対策の強化が必要である。 ○ ドライブレコーダや安全装置の普及は重要であり、引き続きしっかりと取り組んでいただきたい。
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"> ○ 時間外労働時間が960時間を超えるドライバーのいる事業者の比率が高過ぎるので対策強化 ○ 過労死等の請求に対する支給開始決定件数が減少したことは評価できるが、2件の微減であり、26年度に比べればまだ多い。人手不足が深刻になる中で、一層の取り組みが求められる。 ○ 前年度実績より減少させるという目標は達成しており、評価できる。しかしながら、請求件数はここ3年間145件と同数が続いていることはマイナス材料である。過労死等防止は、運輸業界全体で取り組まねばならない課題であることから、未然の防止策としても「トラック運送業界の過労死等防止計画」における対策8項目を取り入れるよう、業者間で互いに推進しあうことが必要である。 ○ 対策8項目を掲げて努力をしていることは伺われる。「血圧計を活用している」が3割弱である。血圧のみの管理で防げることではないが、定期的に健康管理をしようという意識付において重要だと考える。「業務優先、取引先優先、利益優先」で後回しになりがちであることから、更なる徹底を期待したい。飲酒は運転技術以前の問題でもある。飲酒については、精神・医療等の専門家を含めた工夫が必要だと考える。 ○ 「過労死等防止対策」の緊急対策として開始した「血圧計導入促進助成事業」だが、点呼時の活用割合をみると「活用している」が28.6%に留まっている。「活用予定」事業場の実施状況を点検するとともに、「予定なし」事業場での活用を促すようセミナー等を通じて周知を図られるよう要請する。 ○ 請求件数、認定件数とも横ばいで推移していることから、更なるフォローアップ指導により目標達成に向け取り組んで欲しい。 ○ 脳・心臓疾患による過労死等の請求件数及び支給決定件数を減少させる中期目標について、請求件数が直近3年間でまったく変動が無い状態で改善しているとは言えない。「トラック運送業界の過労死等防止計画」の達成に向け、さらなる対策の強化を求める。 ○ 今後「働き方改革」がさらに進められていく中、過労運転を減らすことは至上命題であるため、引き続きしっかりと取り組んでいただきたい。

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"> ○ 評価における達成度と事業内容・手段のウェイトについての考え方の説明がほしい。資料における用語の使用について、分かりやすい説明がほしい。運輸ヘルスケアナビシステムの展開に期待したい。 ○ 巡回指導における健康診断実施率が80.5%となったことは評価できるも、100%を目指してほしい。 ○ 健康診断の受診率は前年度より向上した。SASスクリーニング検査助成事業の申請も大きく伸びており、成果が認められる。 ○ 事業所単位の健康診断実施率は、H29年で昨年度より△1.0%であったが、H30年は1.6%増加に転じた。前年度実績より向上させる年次目標は達成したことは、「評価」したい。「SASスクリーニング検査助成事業」への申請事業所も増加しており、有意義な事業であることから、希望する事業者が助成対象となるよう、予算化を図っていただきたい。 ○ SASスクリーニング検査の実施等、着実に増加していることは評価できるが、健康診断実施率が約8割にとどまっている。雇用形態等の問題もあるのかもしれないが、何らかの機会において100%の受診達成を期待したい。健康診断ができない者の代替方法の工夫も必要。健診後のフォロー、運輸ケアヘルスナビシステムの活用の普及が実効性のあげるための工夫の充実を望む。 ○ 健康診断実施率が80%超と向上している点について、巡回指導員の指導の結果であり評価する。巡回時点の健康診断の結果で実施率が示されているが、巡回以降に医療機関で健康診断を実施した場合の実施率は示されていない。健康診断未実施とされ、再度巡回指導に入る際には、巡回後の実施状況を把握し、年間通じて健康診断の有無の点検と指導をお願いしたい。 ○ 定期健康診断100%実施に向けた指導の強化を望む。全ての事故のうち、健康に起因する事故の発生割合がどの程度であるのか、また減少傾向にあるのかあらわして欲しい。 ○ 健康診断実施率及び「SASスクリーニング検査助成事業」が着実に増加している。健康診断実施率100%に向け、引き続き奮闘されたい。 ○ 健康診断の実施等で良好な成果が出ており、今後もしっかりと取り組んでいただきたい。
中期目標項目	環境の保全 Co2削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> ○ 年度目標が未達で、かつ中期目標達成も、不確実であるので、事業内容の強化と改善が必要と思われる。 ○ Co2排出量の削減は、トラック業界にとっては重い課題であるが、地球温暖化対策への一層の貢献をお願いしたい。 ○ Co2排出量の削減は足踏み状態にある。運送業界だけの取り組みでは限界もあるが、エコドライブなど地道な取り組みをできる限り進めてほしい。 ○ Co2排出量削減目標20%のところ、7%削減にとどまった。特に環境対応車、アイドリング支援機器及びEMS機器については、自己負担で導入するには費用負担が大きい。これらの機器は、有効な方策であることは言うまでもない。全車両導入に向けて、予算化を要望し、増額していただきたい。 ○ 環境配慮の努力は認められるが、物流量の増大は今後も予測される。環境配慮型の装置とドライバーの意識のほか、地球環境問題として、貴協会のみならず、総合的な取組も更に続けていただきたい。再配の増加については、消費者の意識付も必要かもしれない。Co2、エネルギーについて総体的な検討が必要。 ○ Co2排出量の削減が頭打ちになっている。その原因のひとつとして宅配便再配達の増加を記載しているが、宅配ボックス設置も進む。改めて、削減頭打ちの原因を究明・分析し、対策を立て戴くよう要請する。 ○ 毎年各種助成を進めているものの、Co2の排出量はH25年からほぼ横ばいで推移しており、削減効果が表れていない原因を追究し、対策を行うべきでないか。 ○ 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、環境対策の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。 ○ Co2排出量増加の原因に宅配便の再配達の増加があげられている。再配達の問題は、環境関係のみならずドライバーの労働環境改善という面からも無視できない話であり、当方としても取り組んでいきたい。

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"> ○ 経年変化に波動が見られるのは巡回指導実施方法の変更(改善、効率化)に関連すると思われるので、結果の解釈について適切な説明が望まれる。 ○ 指導員の研修の充実で成果の向上が見られ、また評価手法の全国均一化への努力を評価したい。 ○ A評価の割合が大幅に増え、D・E評価も大きく減った。適切な指導が行われたと推察できる。 ○ 令和2年度までに目標とする「A及びB評価が64%」について、昨年は57.9%で一昨年も減少したが、平成30年度には61.2%と増加した。前年度よりは2ポイント上昇し、目標達成しており評価に値するものの、一昨年の61.3%よりは減少している。目標値まではまだ2.8%あるので、もう一步努力していただきたい。なお、「D及びE評価を前年度比5%減少」について10.5%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」評価としたい。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。 ○ 指導、研修の方法が具体的できめ細かく実施されている。今後も、改善状況等について、具体的に数値化し、成果を実感することによりモチベーションのアップにつなげていただきたい。 ○ 巡回指導の必要性の高い事業場に対する指導の実施で改善が進んでいる状況の評価するとともに、指導員の皆さんの熱心な指導に敬意を表する。引き続き、巡回指導が必要な事業場の改善に向けて対応されるよう要請する。 ○ 年度目標が達成できており、事業者に対する適正な事業運営に向けた効果は表れていると思う。」 すべての指導員が運行管理者資格を早期に取得できる様、努力してほしい。 ○ 新規事業者、総合評価が低い事業者等を優先にした巡回指導は高く評価できる。中期計画のA・B評価64%に向け、引き続き巡回指導の強化を求める。一方、速報件数が減少している点に若干の疑義を抱く。巡回指導件数を含め、適正化事業に係るデータについては、都道府県単位に示されること。 ○ しっかりと取り組まれている。昨年11月1日の改正法一部施行により、適正化事業の重要性がさらに増しているため、引き続きしっかりと取り組んでいただきたい。
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"> ○ 認定率の着実な向上は大いに評価される。4つの事業内容のうち、とくに(3)Gマーク取得事業所の優位を高める方策についての注力に期待したい。 ○ Gマーク事業所の認定率30%越をお願いしたい。 ○ Gマークの認定率は改善したが、目標に届かなかった。一般の認知度を高めたい。 ○ 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、29.5%と目標値である前年比1.0%以上増加とはならなかった。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。」という効果はよく理解できる。認定数の増加、着実な業界指導等を勧告し、「A」評価としたい。 ○ トラックによる物流は、企業、消費者ともになくなくてはならない存在となっているが、Gマークの意義の一般への周知はまだまだであると思われる。広く周知活動をするとも、荷主がGマークを評価した取引を行うことにより、Gマーク取得への意識が高まる。異業種との連携等による普及も可能ではないか。Gマーク取得意識は他への好影響も期待できる。 ○ Gマーク認定がH30年度目標を若干下回ったものの、順調に認定が増加している点を評価する。Gマーク認定の動きがさらに加速するよう取得後のインセンティブの拡充に向けて関係各所への対応を要請する。 ○ 目標達成はできなかったものの、認定率が着実に向上していることは評価できる。Gマークの一般者への認知度向上に向けた取り組みを検討してほしい。 ○ Gマーク認定事業所数の到達点が目標を下回り、30%に満たない状況となっている。中期計画の認定率32%到達に向けた対策をはかられるよう求める。あわせて、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。 ○ Gマークの一般認知度を高めることで申請・認定率も増えると考えられるため、認知度向上の取り組みにさらに注力していただきたい。

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"> ○ 中期目標における「コンプライアンス向上」についての検証と説明が不十分ではないか。 ○ 引越安心マーク周知への地道な努力を評価したい。 ○ 消費者の引越安心マークの認知度と参考にする割合は着実に向上しており、着実に成果を上げている。 ○ 引越しの相談件数も伸び、徐々に引越事業者の優良認定制度が消費者から認められている。認知度の結果は84%の達成率であったが、認定率、マークを参考とする割合は、100%となり評価したい。相談件数全体は大幅に増加しているものの、43%の消費者が「引越安心マーク」の事業者から選択している。昨年度からは減少してしまった。今後はさらに対象層を広げるイベント、広報活動を展開していくことが必要である。 ○ 難しい消費者が増えている一面も否定はできないが、それが現実であれば、防止策を講じていただきたい。適正な引越、引越事業者の業務について理解を深めることが重要だと思われる。事業者間格差等、相談増の要因を分析して更なる向上を期待する。業界の底上げが必要。 ○ ①「引越安心マーク」取得事業者と未取得事業者との差別化が図られれば、マークの認知度も進むと考える。②輸送相談体制の部分で「難しい消費者」とある。昨今流通販売系で課題として取り上げられている「カスタマーハラスメント」と同義と捉えている。ただ、引越時の事故対応の場合もあれば、「これからの引越業務を改善するため、引越でお気づきの点がございましたらご連絡ください」と消費者や利用者に感想や意見を寄せて貰うケースもある。引越前、後、事故対応、引越作業で気づいた点など、相談内容を明確にしたうえで展開を図るべきではと考える。 ○ 引越相談件数の中で、優良認定事業者に対する相談件数が減少していることは評価できる ○ 認知度向上に向けた対策が引き続き必要となっている。また、相談事例のメールマガジン配信について、メールマガジンの登録数を示されること。マークを参考とする割合に対する対策の強化を求める。 ○ 引越安心マークの認知度について、数字としては目標をクリアしているが、4月1日前後の引越集中期間における対応を考慮すると、さらなる向上が必要と考える。特にウェブサイトの改良をご検討いただきたい。
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"> ○ 資料の分かりやすさの一層の向上をお願いしたい。 ○ 資金融通の支援が適切に行われている。 ○ 物流施設整備や激甚災害支援、燃料費対策の融資で会員企業に寄与したが、公募額に対する金額が少ないとの印象。 ○ 資金繰りをサポートし、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、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、有効な支援策である。働き方改革に伴う事業の効率化、荷主への要請もあり、業務効率化を図りながら事業を展開していくためには、今後も資金需要は増加すると考えられることから、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。 ○ 中小事業者に対する支援が一定程度達成できている。経営安定のみならず、労務管理、環境対策等課題が多数あるなか、今後も可能な限り業界の底上げを図っていただきたい。 ○ 地球温暖化の影響もあり異常気象が続くといった予測もたてられている。引き続き、激甚災害を受けた会員事業者への支援策として、迅速な対応を要請する。 ○ トラック運送事業は、中小企業が多くの利益率も低いことから、会員事業者に対する利子補給助成等は、経営基盤を安定させるためにも有効なサービスであり、継続してほしい。 ○ 燃料費対策特別融資の実施について、件数・金額ともに推薦が多く、広く活用されたことがうかがえる。最新排出ガス規制適合車の導入における有効な対策として、引き続き、支援強化を求める。 ○ 特に激甚災害対応については、自然災害がこのところ増加傾向にあることから、引き続きしっかりと取り組んでいただきたい。