

## 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>○ 死者数については29年度以降の減少ペースは中期目標の達成に向けて十分なものではなく、現行の対策メニューの実施に一層の強化が求められる。</li> <li>○ 「プラン2020」の目標値に及ばなかったのは、残念。</li> <li>○ 死者数は減少傾向にあるものの、令和2年の目標に向けての達成度合いは十分ではない。飲酒事故件数が大幅に増えてることも見過ごせず、さらなる取り組みの強化が必要。</li> <li>○ 2020年3月末(令和元年度)の人身事故件数11,629件、死亡者数は245名となり、前年度よりも減少している。人身事故件数は、より厳しい数値である令和2年度の全ト協の目標値を下回っているが、死亡者数については、令和3年3月末の集計を待たなければならないが、達成は微妙である。そのため、達成度としては「B」としたい。事故件数、死者数とも減少傾向にある中で、これ以上の一挙に激減を期待するのは難しいであろうが、ASV関連機器等の設置によりさらに事故件数、死亡者数の減少を図っていただきたい。なお、質問であるが、安全装置について単純平均をすると一台当たり1万9,739円、衝突被害軽減ブレーキについては同9万499円となっている。取付費用について、どのくらいの金額の幅があるのか、トラックの代表的なトン数種類毎に例示をご教示賜りたい。</li> <li>○ 死者数、人身事故件数は減少しておりきめ細かな対策は評価できるが、飲酒事故件数増加は大きな問題(この点ではC)。「安全意識の向上」という根本的な改善が必要。個別対応可能な具体的対策を講じていただきたい。機器導入促進と効果的使用、管理者の在り方、職場内コミュニケーション等総合的対策を期待。個社の問題でなく業界としての取組が重要。</li> <li>○ 最終目標に向けて死者数・人身事故件数共に減少傾向を維持していることを評価する。その一方、飲酒事故件数が横ばいで推移していることは非常に残念だ。バスは2012年以来飲酒事故は発生していないことから、トラックの飲酒事故が起こる背景等を十分分析し、飲酒運転ゼロに向けた対策のさらなる強化を要請する。</li> <li>○ 事業用トラックによる死者数及び人身事故件数が、目標に達していないことは残念であるが、事業内容は概ね計画通りに実行できている思える。ドライブレコーダーの映像集をDVD等に編集し、事業者の事故防止活動に役立てるようなツールを配布し、事故防止に役立てるようなことを計画してはどうか。</li> <li>○ 人身事故件数・死者数ともに減少したことは評価できる。一方、飲酒事故件数が増加したことに対する個別の分析調査が必要。 全ト協総合安全プラン2020最終目標の達成に向け、交通事故防止対策のとりのくみと同時に、荷主企業への働きかけが必要である。</li> <li>○ 死亡事故の減少に、さらに取り組んでいただくなど、引き続き適切な対策を講じていただきたい。</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>○ 多様な対策の並行的な実施の努力は評価される。</li> <li>○ 過労死の存在は業界の労働力確保の致命的存在。ゼロを目指して欲しい。</li> <li>○ 支給決定件数は大幅に減少したが、請求件数はほぼ横ばい。コロナ禍で物流のニーズが高まっていることを踏まえ、一段の対策を。</li> <li>○ 前年度実績より減少させるという目標は達成しており、評価したい。働き方改革の主要項目である年度有給休暇の取得について、令和元年度に32.1%となっている。年次有給休暇の5日間の取得義務化は、経営者以外の全労働者に適応されるわけであるが、集計対象となった794社のうちの32.1%、およそ254社が労働者の何れかが取得していない状況にある。罰金刑を伴うことから、取得させるよう全協がアクションを起こすべきではないか。</li> <li>○ 減少しており対策8項目の成果として評価できるが、高齢化の進展、ネット通販等の拡大から需要の増加からも引き続き更なる推進が必要。健康管理による心身ともに健康なドライバーが安全運転につながる。肉体的健康とメンタルヘルスとの関係にも注意を払う必要がある(過労等によるストレス→飲酒・喫煙・生活の乱れと生活習慣病)。高齢化に備え、一層充実していただきたい。</li> <li>○ 労災支給決定件数が前年度より大きく減少、数値目標達成したことを評価する。ただ、脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況で、業種別(中分類)では、請求件数、支給決定件数ともに業種別(大分類)の「運輸業、郵便業」のうち「道路貨物運送業」が最多であり、「対策8項目」の徹底に向けた取り組みの強化を推進されたい。</li> <li>○ 事業計画に基づいた施策の推進で、目標を達成できていることは評価できる。ドライバーの高齢化が進んでいることから、血圧計導入促進事業を更に推し進め、点呼時の血圧計活用を更に推進していくことを期待したい。</li> <li>○ 脳・心臓疾患による過労死等の請求件数が減少していないことから目標を達成したとは言い難い。支給決定件数が61件に対し決定件数が示されていない状況で、昨年度とどのように変化したのかなどを慎重に分析する必要がある。 特に、支給決定件数が20件以上減少した理由として、時間外労働の減少や血圧計導入によるものなのか、実態把握が必要である。</li> <li>○ 単年度の目標達成は、評価できる。引き続き、中期目標の達成に向けて対策を講じていただきたい。</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>○ フォローアップの側面については十分な努力が払われていることが評価されるが、定期健康診断受診率の向上そのものについては、さらに別途の直接的な対策が必要とされるのではないかな。</li> <li>○ 事故防止対策にとって健康起因事故の原因解明、対策強化は喫緊の課題。</li> <li>○ 健康診断実施率は上昇しているものの、令和元年目標は未達で、令和2年の目標である90%にはなお遠い。</li> <li>○ 事業所単位の健康診断実施率は、82.7%と前年度より2.2%増加したが、前年度からの上昇率は2.2%であり、目標とした5.0%には届いていない。よって評価点は「B」としたい。 なお、SASスクリーニングについて、受診費用の5割を助成するとあるが、1人当たり1回、検査受診料金はどの程度かかるのか。5割の負担率で、事業者が行わせるという気になるのか。</li> <li>○ 努力されているが、健康診断実施率は100%を目指して更に推進していただきたい。使用者、従業員双方にとって日頃の健康管理意識を高めることが重要。健康が担保されなければ事故につながるので、助成を含め中小事業者への支援の強化も重要。業界イメージに影響を及ぼす。</li> <li>○ 健康診断実施率の改善に向けた取り組みの継続に加え、運輸ヘルスケアナビシステムの効果を検証するとともに過労死防止に向けた連携を要請する。また、安全衛生委員会等(設置義務ありの場合)の開催状況や内容について、地方適正化実施機関の巡回指導項目への追加を検討されたい。</li> <li>○ 様々な啓発ツール等を活用し、健康起因事故防止に向けた取り組みを実施していることは評価できる。メンタルヘルスに対する予防対策等の施策の展開が明らかになっていないので、取組内容を明確にするべきと考える。</li> <li>○ 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ものの、次年度目標の達成が難しい状況となっている。引き続き、健康診断実施率100%に向け奮闘されたい。</li> <li>○ 引き続き、運輸ヘルスケアナビシステムのさらなる普及促進等、適切な対策を講じていただきたい。</li> </ul>

中期目標項目	環境の保全 CO <sub>2</sub> 削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 環境対応車等の導入促進に加え、共同輸配送やモーダルシフトなど事業者間や荷主との連携をも含めた、より幅の広い輸送効率改善を事業者に促す努力も必要とされるのではないかと。</li> <li>○ SDGsへの国民の急速な関心拡大もあり、環境問題は新たなステージに。</li> <li>○ 政府が2050年に地球温暖化ガスの排出量を実質ゼロにする目標を掲げたことで、重要性が増している分野である。目標未達では、社会的に厳しい目が向けられる可能性がある。今後、着実に目標をクリアするため、業界挙げての取り組みが必要である。</li> <li>○ CO<sub>2</sub>排出量削減目標21%のところ、10.3%の削減にとどまった。定量的な目標に達していない以上、「B」としたい。特に環境対応車、アイドリングストップ支援機器は自己負担で導入するには費用負担が大きい。全車両導入に向けて、国等に対し、予算化を要望し、増額していただきたい。また、配達の二重化を避けるため、個人の集合住宅については、宅配ボックスの義務化を図るよう働きかけていただきたい。</li> <li>○ 環境対応車導入へ向けた助成の強化が一層必要。また、助成を活用しようとする意識の向上も必要。ステッカーの周知と徹底により、一般国民からも、「あのトラック(事業者)は環境に配慮している」ということが一目で分かるようするなど、強化を望む。</li> <li>○ 菅首相の「2050年カーボンニュートラル宣言」により2030年にはガソリン車の販売終了も噂されている。グリーン社会実現にあっても物流の重要性は何ら変わるものではない。カーボンニュートラルとトラック輸送が二項対立とならないよう早期より対策を講じられるよう要請する。</li> <li>○ ドライバーへの環境対策への意識付けとして、休憩・休息期間中のアイドリングストップ励行を進めていくためにも、アイドリングストップ支援機器助成対象台数を増やしていくことが必要だと考える。</li> <li>○ 令和元年度のCO<sub>2</sub>排出原単位は減少に転じているが、目標の半数にも満たない削減状況であることから中期目標の設定の見直しを含めた検討が必要である。</li> <li>○ 宅配便の増加はコロナ禍に限らず、今後も続くと考えられることから、一時的なものと考えず、しっかりとCO<sub>2</sub>対策を講じていただきたい。</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>○ 重点的な巡回、行政との連携、実施態勢の強化などを通じて、順調に成果を挙げていると評価される。評価手法の全国均一化推進の努力は、評価結果の信頼性を高めつつあるものと評価される。</li> <li>○ 年次目標の達成を評価。速報件数の減少も顕著であり、一定の評価可能。</li> <li>○ A・B評価が着実に増えている。改善の割合が悪化の割合を大きく上回っており、指導の成果が着実に出ていると見受けられる。コロナの中での効率的運用方法が今後の課題に。</li> <li>○ 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66.5%で5.3ポイントも上昇した。また、「D及びE評価を前年度比5%減少」について8.6%と18.1%も減少した。数値目標に届いたことから、「A」としたい。        なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、厳しい経営状況下であることはいうまでもないが、ある一定規模(台数や従業員数等)の中小事業をターゲットとしたGマーク制度の取得促進を図ることも必要ではないか。</li> <li>○ 重点的指導等きめ細かな対策が奏功したと思われる。しかし前回B～D評価事業者のうち悪化が15.6%あったことは見過ごせない。研修の充実を期待したところだが、コロナによる中止もあり、グループ討議等も困難な状況が当面続く。WEBの導入等の新たな研修手法も併用して、切れ目のない継続的研修を是非実施していただきたい。</li> <li>○ 巡回指導の見直しと工夫による効果発揮で年次目標を達成したことを評価する。そのさなかに発生した新型コロナウイルス感染症拡大は、感染症拡大防止の観点による巡回指導の中止や延期との報告が示された。暫くは感染症対策が必要となることも想定されることから、対面ではなくオンライン等による新たな指導手法の開発を検討されたい。</li> <li>○ 巡回指導の充実を図っていくためには、専任指導員を増やしていくことが重要であるとする。専任者率100%となっているが、都道府県によっては充足できていない都道府県あることから、全都道府県が専任者率100%となる予算措置等を検討いただきたい。</li> <li>○ 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。尚且つ中期計画のA・B評価64%以上を達成したことは大きな成果である。        前回評価の悪化を防ぐ対策を含め、引き続き巡回指導の強化を求める。</li> <li>○ 適正化事業の重要性は、増すばかりであるため、引き続きしっかりと行っていたきたい。</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>○ Gマーク制度に係る広報の充実、ならびに取得に伴う一層魅力的なインセンティブ付与の工夫が期待される。</li> <li>○ 年次目標に届かなかったとはいえ、認定数、認定率の上昇は評価してよい。</li> <li>○ 目標には届かなかったが、着実に上昇しており、引き続き地道な広報活動が望まれる。</li> <li>○ 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、30.2%と中期計画の目標値である前年比1%増加に届かなかった。しかし、新規申請件数は伸びており、また、更新時における未更新事業者、永年更新事業者の増加などを勧奨すると適正に伸びが見られているのではないだろうか。そのため、更新回数複数回やラッピングトラック、テーブルステッカーなど、ドライバーの目に触れるよう予算の範囲内での周知等も行っており、認定数の増加、着実な業界指導等を勧奨し、「A」評価としたい。</li> <li>○ Gマークによって「一般国民から評価される」ことが、インセンティブにつながる事が重要。そのためには、国民へのGマークの周知が一層必要。様々なマークが氾濫する中、ネット通販、宅配等生活の日々インフラとなっているトラック輸送について、多様なチャンネルの連携による周知が必要。</li> <li>○ Gマーク認定数・率が着実に上昇していることを評価する。数・率の目標値達成に向けてはマーク取得事業者へのインセンティブの拡充が必要だが、今年度、拡充に向けた働きかけを行った事例があればお示し願いたい。また、安全衛生委員会の設置・開催等、労働安全衛生法関係の違反性に関する評価項目の追加について検討いただきたい。</li> <li>○ Gマークに対する認知度は向上していると思えるが、未だに期限切れのステッカーを張り付けた車両を多く見かける。Gマークに対する安全性評価の信頼度を損なわないためにも、期限切れステッカーの使用禁止等について事業者への周知徹底を再度図ることが必要だと考える。</li> <li>○ Gマーク認定事業所数の到達点が目標を下回っているものの、着実に増加していることは評価できる。厳格な安全性優良事業所の認定をおこない、制度の優位性を担保することが求められている。</li> <li>○ Gマークについては、インセンティブの内容等行政としても考えるべきものがあることから、引き続き連携して普及活動に当たっていききたい。</li> </ul>

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"> <li>○ 中期目標に定性的に表現された課題に対して真摯な努力が続けられていることは評価されるが、新たに設定されている3つの指標の数値は、いずれも中期目標数値達成の状況にあるとは言い難い。</li> <li>○ 講習件数、PR活動等で「安心マーク」が定着、評価されてきている。</li> <li>○ 着実に改善しているが、認定率、認知度、参考とする割合は、目標を下回ったものが多い。</li> <li>○ 引越しの相談件数も伸び、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。年次目標として、認知度23%、認定率48%、マーク参考割合60%を掲げているが、結果は、認知度22.1%、認定率43.7%、マーク参考割合59.5%と全て達成した。評価したい。今後もさらに対象層を広げるよう広報活動等を展開していただきたい。</li> <li>○ 達成はできているが、「引越安心マークを参考とする」が6割であり、更なる周知が必要。個社の宣伝、チラシ等での周知、業界としての周知の強化をお願いしたい。フェスタや大学イベント等がコロナで自粛される中、新たな周知方法も検討いただきたい。併せてコロナ対策についても業界をあげた周知を引き続きお願いしたい。</li> <li>○ 年次目標達成度・中期目標達成度のうちで、達成度100%が年次目標のうちの「マークを参考とする割合」1項目のみであったため「B」評価とした。</li> <li>○ 引越事業者有料認定制度の更なる認知度向上に向けた取り組みを展開していただきたい。</li> <li>○ 引越安心マークの認定率減少への対策が必要である。引越安心マークの認知度及び参考とする割合の増加への期待に対応しなければならない。引越しが集中する繁忙期でも、安心して引越安心マーク事業者が対応できる環境が必要である。</li> <li>○ 数字的には着実に向上がみられるが、全国的な引越分散化の動きを加速させるためには、引越優良認定の認知度のさらなる向上が必要である。今後もさらなる認知度の向上等に務めていただきたい。</li> </ul>
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"> <li>○ 本項目については、一定の財政的な準備の下に中期目標に示されたとおりの対応がなされているものと推測するが、達成度や効率性の評価に資するような判断材料の提供を工夫していただきたい。</li> <li>○ 今後も各種融資、補助事業等による事業者への支援拡大を願いたい。</li> <li>○ 着実に利用実績を重ねている。今後はコロナ対策として有効活用が期待される。</li> <li>○ 新型コロナウイルス感染症の影響は、未だ予断を許さず、エッセンシャルワーカーとして必要される一方でドライバー不足などの構造的な課題は山積している。働き方改革による時間外労働、インターバル制度の推進等、時間短縮についての適用猶予措置の期間は限られている。そのような状況下、各事業者は、安全装置や省エネ機器の設置・導入、環境適応車両等ゼロエミッションへの取組みなど、過大ともいえる要求に対応していかなければならない。そのためにも経営を維持していけるよう利子補給制度等、資金繰りのサポートは必須の支援策である。事業者が要求したときに対応できるよう、要件緩和や資金枠を用意してほしい。</li> <li>○ 災害、感染症発生時におけるトラック輸送が果たす役割は大きい。社会的な使命の達成のために融資制度の拡充が必要。今後は、デジタル化に伴う近代化促進のための整備拡充も重要だと考える。また中小事業者への環境対応車対策も一層推進していただきたい。</li> <li>○ 新型コロナウイルス感染症による経営に対する影響は今年度も続くとの予測が出ている。経済的支援として、まずは政府による資金繰り支援策の継続が必要だが、協会としても引き続き経営の安定化に向けた支援体制の継続を要請する。</li> <li>○ 中小事業者の経営安定のためにも、資金融通支援事業については継続していただきたい。</li> <li>○ 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。また、「新型コロナウイルス感染症影響」に対する激甚災害融資について、さらなる周知の上、強固な支援が必要と考える。</li> <li>○ 今後、コロナ禍が原因の経営不良が続く恐れがあるため、引き続き着実な実施を、お願いしたい。</li> </ul>