

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"> ○ 事故全般の防止に対して多面的な対策が並行的に実施されている。人身事故件数は目標を下回っているのであるから、もう一段、死亡事故に焦点を当てた分析と対策の強化が期待される。 ○ 事業の成果により事故件数、死者数は着実に低下しているものの、全ト協の定めた目標値には届かなかった。また飲酒事故件数はゼロを目指して努力してほしい。 ○ 目標を下回ったとはいえ、死者数が着実に減少していることは評価できる。人身事故件数は目標をクリアし、問題の大きい飲酒事故の件数も減少しており、啓発活動の成果が認められる。さらなる取り組みに期待したい。 ○ 令和2年度の人身事故件数は9,449件、死亡者数は211名となり、前年度の11,629件、死亡者数245名から、2,180件(△18.7%)、34名(△13.9%)の減少となり、「輸送の安全確保」の観点からみて大きく貢献しているといえる。しかしながら、件数の目標として設定した12,500件には達したものの、死亡者数の目標200名を達成することはできなかった。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、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業界の意識を高め、さらに事故件数、死亡者数の減少を図っていただきたい。 ○ 死者数が3年連続減少している点は、大いに評価できる。しかし、事業用トラックを第一当事者とする事故件数が、目標未達成。また、飲酒事故件数も前年より減少しているが大きな変化がなく推移している点は改善が必要。安全装置、マニュアル、Web研修等は評価できる。 ○ 事故ゼロに向けて「走行速度は法定速度」、取り組みは「加速」して取り組まれるよう要請する。「飲酒」では、昨年6月の自家用トラックの飲酒運転死傷事故・事件に端を発し、営業用トラックの安全性をも問う報道が続いた。横ばいで推移している飲酒による事故をゼロにして安全性を訴えるためにも、飲酒運転根絶に向けた取り組み強化を強く要請する。 ○ 事業計画の達成に向けては、概ね評価できる。しかし、死亡事故目標ならびに飲酒事故件数については、目標達成に至っていない。特に、飲酒事故撲滅に向けては、H24年からの推移をみても毎年20件以上発生していることから、飲酒運転撲滅に向けた新たな施策を検討いただきたい。 ○ 人身事故件数・死者数・飲酒事故件数ともに減少したことは評価できる。全ト協総合安全プラン2020最終目標には人身事故件数以外は到達できなかったものの、事業内容の有効性がうかがえる。ただし、飲酒運転に対する強固な対策が必要である。 ○ 交付金事業や関係者の様々な対策(車両の進化、道路整備や取締り・処分の強化等)が奏功して、近年、事故数、死者数の大きな減少をもたらしているものと考えられます。

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"> ○ 脳・心臓疾患が背景にあるとはいえ、過労死は本来あってはならないことであるから、掲げる目標を適切に強めることも考えられてよいのではないか。 ○ 時間外労働、年次有給休暇取得日等で、顕著な成果がでている。 ○ 労災補償状況の請求件数、支給件数のデータを見る限り、過労死の抑制の成果が認められる。一方で、時間外労働時間が960時間を超えるドライバーがいる事業者はなお3割近く残っており、一段の努力が望まれる。 ○ トラックドライバーは長時間労働が常態化しており、運輸業界においても働き方改革が進められているものの、時間外労働の猶予期間の終了が近づいている。そのうえで、運輸業に携わる事業者だけでなく、発着荷主を取り込んだドライバーの過労死等防止計画について、その重要性を繰り返し認識させていく必要がある。令和2年度においては、脳・心臓疾患の請求件数(118件)及び支給決定件数(55件)も平成30年(145件、83件)に比べても約18.6%、約33.7%も前々年度実績より大幅に減少させており、前年度と比べても減少という目標は達成しており、十分、評価できる。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。喫煙率が52.8%と高く、緊張の連続で、ホッとする一服感といった精神的な安定になると思うが、脳疾患、心臓疾患にも関わりがあることから、今後は喫煙率の低下に向けて、さらに努力を続けていただきたい。 ○ 請求件数及び支給決定数は減少しており、血圧計活用も増加している。時間外労働時間、有給休暇取得等の具体的な取組が進められている。ただし、現状として時間外労働が多い、喫煙率が成人男性喫煙率よりも高いという点から、更なる継続的取組を期待する。 ○ 令和2年度労災補償状況における脳・心臓疾患支給決定件数は、前年比6件減少したが、全産業の約28%を占め、中分類の3.4倍であり、対策の強化に取り組まねばならない。また、働き方改革実現で過労死等防止対策を進めるためには、事業者に加えて発着荷主を含めた、すべての物流を利用する関係者の関り必要と考える。積極的な働きかけを要請する。 ○ 過労死防止計画に基づき、施策の実施により令和2年度の労災申請件数は目標を達成できていないが、支給決定件数において目標を達成できたことは評価できる。しかしながら、この統計を取り始めて以降、請求件数、支給決定件数ともに貨物運送事業の自動車運転従事者が第1位にあり続けることは課題である。根本的な原因を深掘りし、その原因に対する対策を早急に講じるべく検討をいただきたい。 ○ 脳・心臓疾患による過労死等の発症について、減少したことは評価できる。他方、半数以上の不支給決定の内容について、調査・分析が必要と考える。より一層の時間外労働時間の削減と勤務間インターバル11時間の確保が必要となっている。 ○ 順調に成果が出ているので、引き続き、同様の取組を進めていくことが重要と考えます。なお、喫煙率の高さが目立ちますので、セミナー等において、たばこの弊害に言及して頂くもの一案と考えます。

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"> ○ 実施事業の有効性は十分に認められるので、認識されているとおり、さらなるフォローアップ体制の整備と強化が必要と思われる。 ○ 巡回指導における健康診断実施率は向上傾向している。「運輸ヘルスケアナビシステム」の利用向上に期待したい。 ○ 健康診断受診率は、大幅な改善がなされたものの、目標を下回っている。改善の要因を分析することで、さらなる受診率の上昇につなげることが重要になる。 ○ 事業所単位の健康診断実施率は、コロナの影響もあり、令和2年度は90%を達成することを目標としている。健康診断実施率については、平成30年度以降80%を超え、令和2年度は88.3%まで伸びている。しかし、目標値には届いていない。また、令和2年度は、SASスクリーニング検査助成事業も申請事業者数、申請者数とも対前年比減少、さらに運輸ヘルスケアナビシステムへの申込者も減少となった。他方で、やる気のある方が運輸ヘルスケアナビシステムを利用すれば、有効であるともハイリスク者が増加したことで証明されているともいえる。総合的に見て、コロナの影響はあると考えられるが、目標値に届かず、さらに、数値の減少等もあることから、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割を助成するとされていたが、補助率の変更等は、今後もないのか、お尋ねしたい。 ○ 健康診断の実施率は向上したが目標に達していない。SASスクリーニング検査助成事業、運輸ヘルスケアナビシステムへの申込状況は、コロナ禍の影響もあり減少しているが、ハイリスクドライバー数の事業所数の減少からは効果を読み取ることができるので、継続的な取組を期待する。 ○ 定期健康診断実施率の向上は、巡回指導による効果が大きいと考える。指導員の皆さんの指導・行動に敬意を表する。「運輸ヘルスケアナビシステム」の運用によりハイリスク者減少の効果が報告されている。改めての未実施事業者への啓発活動を要請する。加えて「ドライバー異常時対応システム」装着に対する助成措置について検討されたい。 ○ 定期健康診断の実施率が目標達成できなかったことは残念であるが、着実に実施率が向上していることは評価できる。「運輸ヘルスケアナビシステム」を活用して、ハイリスクドライバーを把握し、健康起因事故を未然に防止することはとても重要な施策であることから、今後もシステムを活用する事業者増を図り、健康起因事故の未然防止に努めていただきたい。 ○ 健康診断実施率が着実に増加しているものの、年度目標に到達できていない。引き続き、健康診断実施率100%に向け奮闘されたい。 ○ 労働者の健康管理は、経営者の最も重要な責務の一つと思いますが、健康診断受診率は88%まで上昇しており、順調に進捗していると考えます。

中期目標項目	環境の保全 CO ₂ 削減
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> ○ 目標未達成の事実は残念ではあるが、努力は十分になされているように思われる。 ○ 営業用トラックのCO₂排出削減目標が未達。 ○ 政府が温室効果ガスの排出削減を主要政策課題に掲げる中で、取り組みの加速が急務な分野となる。目標の8ポイント未達は残念な結果で、業界挙げて機運を高めることが必要。 ○ CO₂排出量削減目標22%のところ、14%削減にとどまった。毎年、記載しているところであるが、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、これらの機器設置が有効な方策であることは言うまでもない。しかしながら、自己負担で導入するには費用負担が大きい。全ト协会会员保有車両の何台分がすでに環境対応車で、まだ未導入の台数がどれだけあり、これに機器を設置するには、中期的にどの程度の助成額が必要となるのか。車両入替えのタイミングを勘案し、車両耐用年数(又は車両平均運行年数)から換算して、どの程度の助成額が必要となるのか、重点的に本事業に充ててもよいのではないかと。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。 ○ CO₂排出原単位に対する目標が未達である。しかし、環境対応車導入等の促進、周知啓発、知識の取得及び意識の向上活動を実施していることから、CO₂削減の数字に結びつくよう、継続的な努力を期待する。 ○ 二酸化炭素排出量の削減に向けては、排出削減のために機器開発が進むことが想定される。機器導入に当たっては、事業者負担軽減への助成措置の拡張を要請する。 ○ CO₂排出量削減の目標には達していないものの、減少傾向にあることは評価できる。環境対応車やアイドリングストップ支援機器、EMS機器の導入には高額な費用がかかるため、財源の問題もあるが、今後も継続した助成制度を維持していただきたい。 ○ 令和2年度のCO₂排出原単位は減少に転じているが、目標に到達できていない。将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるためのカーボンニュートラルを実現するため、引き続き奮闘が必要となっている。 ○ CO₂削減(特に排出原単位)は、車体性能に依る部分も大きいと思いますが、引き続き、エコドライブや車両大型化等の輸送効率の向上もあわせて進めることにより、目標達成を目指していくべきものと考えます。

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"> ○ 自己評価の記述からは、「事業内容及び手段の適切性・有効性・効率性」をB評価とする理由はないように思われる。 ○ コロナ禍で巡回指導は困難だったと思われるが、総合評価で大きな改善がみられた。 ○ A・B評価を増やし、D・E評価を減らす目標は着実に達成されている。コロナ禍の中でも対応に工夫を重ね、引き続き巡回指導の推進にあたっていただきたい。 ○ 「A及びB評価 +4.9ポイント増加」、「D及びE評価 5.8ポイント減少」で目標は達成している。コロナ禍の中、総数としては巡回指導件数は減少しているとはいえ、適切な指導をよく行っており、「A」評価がふさわしいといえる。適正化事業指導員が徐々に育成されてきており、運行管理者資格証の取得者も増加してきており、経済活動が停滞している年度の中で、質の面で高いレベルにあるといえる。 ○ AB評価増加、DE評価減少となり、数値目標を達成してし、る。しかし、コロナ禍の影響もあると思われるが、研修の実施ができなかったことについて、今後は、コロナ禍が長期化した場合、あるいは収束後の経済社会状況も踏まえ、柔軟な取組を推進していただきたい。 ○ 全体的な改善は評価するものの、フリーダイヤルには、トラック協会会員を含む事業者の運行管理等が適切に行われていないとする相談が寄せられていることから、さらなる推進に取り組まれない。暫くウイズコロナの社会が続くと予測される。現下の状況における巡回率の引き上げに向けた巡回指導の具体的な進め方を検討されるよう要請する。 ○ 巡回指導によるA・B評価が目標を達成でき、D・E評価が減少傾向にあることは評価できる。しかし、巡回指導総合評価の改善状況を見ると、11.7%の事業者が前回評価よりも悪化していることから、事業者に対して適正な事業運営を更に進めるよう指導して頂きたい。また、指導員知識の均一化を図るためにも、全指導員が運行管理者資格を取得するよう働きかけていただきたい。 ○ 巡回指導の総合評価について、A・B評価の71.4%達成及びD・E評価の減少は大きな成果であり、高く評価できる。引き続き、速報制度、新規巡回指導及び労基特別巡回指導の強化を求めます。 ○ A,B評価の割合が上昇しており、法令遵守意識が着実に高まってきていると考えます。昨年度の巡回指導数の減少は、コロナ禍においてはやむを得ないものと思います。
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"> ○ 認定率が年次目標を達成している。 ○ 認定率の向上目標を達成したことは評価できる。一般の人たちへの認知度を高めることが今後の課題になる。 ○ 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、31.2%と前年度1ポイント増加し、目標を達成。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。」という効果が毎年度高まっているといえる。当然、「A」評価としたい。 ○ 認定率の目標達成ができている。Gマーク制度の広報啓発活動も実施できている。認定率の向上と認知度のアップは一体として取り組むことで相乗効果が期待されることから、今後も積極的に続けていただきたい。 ○ 令和2年度評価なのでやむを得ないと思うが、2021年12月17日現在、認定率は32.1%となり、中期目標を達成している。したがって、脚注として表記しても良いのでは。Gマークの認定と働き方改革が不一致となっているケースも散見される。一致されるよう検討を要請する。 ○ 認定率において、年度目標としての前年度1%上昇は達成できたが、中期目標としての認定率32%以上の目標達成できていないことは残念である。また、街中において、有効期限切れのステッカーを貼付したトラックをまだ多く見かけることから、ステッカーの適正な管理を事業者に対し浸透させていただきたい。 ○ Gマーク認定事業所数について、認定数の目標を達成したことは評価できる。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。ステッカーの適正な管理について、有効期限切れ貼付が散見される。より一層の適切な管理を求めます。 ○ Gマーク制度は、着実に普及促進しているものと考えます。

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"> ○ 「優良認定制度の更なる普及」という目標の達成度の指標のうち、「引越安心マークの認定率」の内容が理解しにくい。 ○ 事業は着実に成果を上げていると思うが、一層の向上を期待したい。 ○ 引越安心マークに対する認定率、認知度ともに下がっている。一段のPR活動を望みたい。 ○ コロナの影響もあり、衛生面の強化等、本来なら、「引越安心マーク」の認定を受けている事業者は伸びるはずであるのに減少となっている。令和2年度の認定率は33.5%であり、目標値(50%)には遠く及ばない。安心マークの認知度、参考とする割合も目標値に及ばないことから、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。「B」評価としたい。 ○ 認知度、認定率ともに、達成できていない。取組はされていることから、更なる工夫と積極的展開を期待する。消費者対応については、コロナ禍をきっかけに、Web活用が拡大しているため、サービス向上関連についてWebの適切な活用も進めていただきたい。 ○ 「引越相談」に占める「優良認定事業者」の割合が前年実績37%から47%へと悪化した点、「認知度」「認定率」「マークを参考とする割合」が目標に加え、前年実績を下回った点より、評価を「C」とした。 ○ 引越し業務は、一般消費者と直接かかわることであるため、消費者サービスの向上は重要であると考え。Gマークと同様、引越し安心マークの周知には時間がかかると思われるが、様々な媒体等を活用して、周知に努めていただきたい。 ○ 引越安心マークの認知度・認定率・参考とする割合について、いずれも前年の実績を下回る結果となり、目標の達成もできていない状況となっている。引越しについては一般消費者が頻繁におこなうことではないが、頻繁でないからこそ、一度の引越しを安心・安全に実施できるようにすることが求められている。 ○ 引越事業者優良認定制度は、認知度や認定率等において低空状態が続いています。まだスタートしてから時間が経っていないこともあるかと思いますので、今後、さらなる周知普及活動に取り組んでいく必要あると考えます。
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"> ○ 必要の発生に応じて事業が活用され機能している状況が窺われる。 ○ コロナ禍の下、資金支援、利子補給等の助成が着実に実施されている。 ○ コロナ禍の中での資金繰り支援に積極的に対応したとのことで、制度の活用について一定の評価ができる。急速に進んでいる燃料高の対策にも万全を期してもらいたい。 ○ 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。事業者にとって、資金繰り、資金面への支援は、今後の事業再構築への取組みに際し、自力では対応できない項目である。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。 ○ コロナ禍における経営安定のために適切な支援を行うことができている。経営の安定は、輸送の安全、サービスの向上とも直結するので、今後も適時適切に、積極的をお願いしたい。 ○ 変異株の出現によりコロナとの共生社会も予断を許さない状況が続く。各種支援については引き続き、迅速な対応を要請する。 ○ トラック運送事業者は、中小零細事業者が多く、また利益率も低いことから設備投資等に対する融資のニーズは高いと思われる。今後も、制度維持を図って頂き、事業者の経営支援を行っていただきたい。 ○ 新型コロナウイルス感染拡大に伴う「激甚災害融資」の実績は高く評価できる。「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。 ○ 資金融通については、事業者の経営の安定に大きく寄与しているものと思います。