

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

輸送の安全の確保① 交通事故防止

- 当該年度の実績は前年までのトレンドを大きく覆し、中期目標達成の見込みを暗くするものであるので、背景や原因についてあらためて十分な検討が必要と思われる。
- 重傷者数削減に向けて努力願いたい。
- 「重傷者数＋死者数」で前年より増えているのは残念。飲酒運転人身事故が減っているのは好材料。
- 令和3年度の人身事故件数は14,031件、死亡者数は229名となり、前年度（9,449件）の1.48倍、死亡者数（211名）の1.09倍と多くなった。特に人身事故件数は大幅に伸びてしまい、すべてがトラック業界の要因ではないにせよ、日々道路交通を利用する当業界の社会的な責任、役割である。飲酒運転34件も気になる。事故発生の減少に寄与するよう事業者、ドライバーともさらに注視してほしい。
- 死者数は減少しているが、重傷者数は大幅増。救急救命医療の進歩もあってか死亡こそしていないが深刻な問題であり徹底的に原因究明の上、対策を講じていただきたい。飲酒事故件数をR07にゼロにすることができるのか、再度検証し、実現可能な取組方法を検討していただきたい。飲酒人身事故0実現のための啓発と管理監督の仕組みの拡充をお願いする。
- 「プラン2025目標達成セミナー」の継続実施を要請するとともに、併せて、R3度発生事故の原因分析をセミナーカリキュラムに活かすようローリングを要請する。
- 重傷者数は増加しているものの、令和1年度に比べ減少しており、交通事故防止対策の効果は出ていると思える。
飲酒による人身事故が未だ14件発生していることから、更なる飲酒運転撲滅に向けた取組みが必要ではないか。
- 死亡事故及び飲酒人身事故が減少したことは評価できるが、重傷者数の大幅増への対策が必要となっている。
安全装置等の普及促進及び事故防止セミナーのさらなる実施を求める。
- 死者数＋重傷者数は増加したものの、飲酒人身事故件数は過去10年間で最少であり、アルコールインターロック装置等の安全装置への助成や安全意識の向上のための取組が奏功したものと評価できる。引き続きしっかりと取り組んでいただきたい。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

輸送の安全の確保② 労働災害（過労死等）の防止

- 直近5年の平均では年次目標を下回っているが、単年度では前年を上回っていることから、先行きは必ずしも楽観できず、事業推進への一層の注力が必要ではないか。
- 「運輸ヘルスケアナビシステム」の一層の利用拡大に期待する。
- 目標をクリアしているとのことで、引き続き抑止に努めていただきたい。
- トラックドライバーは長時間労働が常態化し、賃金も安価で労働環境が悪く、人手不足の状況が続く。このような業界の環境では、経営・労働環境の悪循環となってしまう。今年度はトラック運送業界の改善基準告示の改訂が進められてきた。運輸業界においても働き方改革がさらに加速化するよう事業者、労働者、発・着荷主への周知の徹底をお願いしたい。
- 地道な取組が必要な分野だが、ハイリスク者減の効果を得ることができている。喫煙率も減少しているが、成人男性喫煙率よりも高い。健康状態に起因する事故は、ドライバー本人のみならず犠牲者を出す。プロとして、健康管理について今後も取り組んでいただきたい。
- 脳・心臓疾患による過労死等労働災害の削減に向けて、組合健保では節目検診オプションとして「脳ドック」をメニューに加えるケースもある。過労死を未然に防ぐ観点より「脳ドック」検診の補助に向けて検討されるよう要請する。
- 脳・心臓疾患による労災支給件数は、職種別では依然として最多の発生件数であるが、削減に向けた数値目標は達成していることは、対策の効果について評価できる。
- 脳・心臓疾患による過労死等の状況は横ばいであり、全雇用者数に対するトラック運転者の割合は10倍以上であることから改善しているとは言い難い。
一方、事業の内容は重要なとりくみであることから引き続き推進が求められる。
- 長時間労働の是正等の労働環境の改善や事業環境の適正化が喫緊の課題となっているところ、順調に成果が出ていることは高く評価します。
一方で、トラックドライバーの喫煙率が高く、健康起因事故に直結する可能性があることから、喫煙率を下げるための対策の検討が必要と考えます。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

環境の保全	CO ₂ 削減
	<ul style="list-style-type: none">○ 排出量原単位と排出総量がともに前年より増加してしまっていて年次目標の達成度を低く評価せざるを得ない状況の下では、そこにコロナ感染の背景があるにせよ、既往の対応の継続で十分とはいえ、より有効性・適切性の高い方策や手法の探索が求められる。○ CO₂排出量が増えている。燃料価格の高騰もあり、燃費の効率化や脱炭素への取り組み強化が急務。○ CO₂排出量削減目標に対し、0.4%の増加となっている。本事業で実施するアイドリング支援機器及びEMS機器については、有効な削減方策であり、今後も導入、普及促進に努めていただきたい。私としては、全車両導入に向けて、予算化を国等に重ねて要望し、増額していただきたい。○ 貨物輸送量減と宅配個数増の影響とのことで、コロナ禍ゆえのことなのかもしれないが、今後も小口の宅配は増加傾向だと思われるので、更なる対策を検討していただきたい。輸送効率化に対しては、トラック業界だけでなく、生産者、消費者を含めた物流の在り方として、今後も取り組んでいただきたい。○ 年次目標を下回った原因として、新型コロナウイルスの蔓延という特殊事情が影響したのではないかと分析している。中期目標をコロナ禍による特殊事情を考慮し、ローリングすることも必要と考える。そのうえで中期目標数値や年次目標を修正することも必要と考える。○ 現在、トラック協会会員企業に対して、環境対策に向けた各種助成が行われているが、会員でない運送事業者への環境対策についても取り組みが必要ではないか。○ 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。○ 改正省エネ法の基本方針の改定など、CO₂削減への取組が進められているところ、先進環境対応車の導入、車両の大型化やエコドライブの取組は大変重要であり、目標達成を目指して引き続きしっかり取り組んでいただきたい。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

事業適正化① 巡回指導

- 年度目標は未達成であったが、巡回指導、速報制度、研修など、適正化に向けた努力が多面的に継続的になされている。
- コロナ禍で巡回指導等で困難な面があったと思われる。
- コロナ禍で件数が減って単純比較できないとはいっても、A・B評価の割合が下がったことは残念な結果。
- 「A及びB評価 △2.8ポイント減少」、「D及びE評価 0.9ポイント増加」で、減少」で年次目標は未達成となった。令和3年度はコロナ禍でもあったが、令和2年度に比べ巡回指導件数は増加し、巡回率も高まっている。適切な指導を行っているが、目標に届いていないため、「B」評価としたい。
- コロナ禍の影響があるとはいえ、巡回指導件数が大幅に減少し目標を下回っている。今後も感染症その他従来の巡回指導が困難になる事態が発生する可能性もある。巡回だからこそ可能な指導もあると思われるが、効果のある指導方法の多様な手法の検討を進めていただきたい。評価改善の事業所が多いが、悪化もあり残念。具体的対策を講じていただきたい。
- コロナ禍においても新規巡回指導件数を増やし、維持していることを評価する。「自己評価」に記載されている通り、コロナ禍の特殊事情によるなかで前年対比を評価に入れる事の難しさもあることから、仮評価として自己評価と同じBとした。
- 適正化事業指導員専任率は102.6%となっているが、専任指導員は定数を満たしていないため、定数未達のところについては、専任指導員の充足をお願いしたい。
時宣を得た研修を継続することで、指導員のスキルアップ、評価方法の全国均一化を進めていただきたい。
- 巡回指導における総合評価について、着実な改善が進められてきたが、A・B評価のマイナス及びD・E評価が増加に転じていることの対策が必要である。
また、巡回指導総合評価の改善状況において、前回はD・E評価の事業所の内、20%以上が改善がされていないことも重大な問題である。
- 令和3年度の年次目標を下回る結果となったが、引き続き巡回指導を通じてトラック事業者の法令順守を徹底させるとともに、適正化事業指導員の資質の向上に努めていただきたい。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

事業適正化② 安全性評価事業

- Gマークの推進と普及については、今年度まで順調に推移してきたと思われる。
- 認定率が着実に向上している。
- 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、32.0%と前年度から0.8%伸びた。国土交通省の指導のもと、関係機関が連携し、前年度比0.6%増の目標を達成。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。当事業の委員も拝命しており、皆様のご努力に敬意を表しております。「A」評価です。ありがとうございます。
- 認定数、認定率が着実に伸びており広報啓発活動の成果として評価できるが、更なるGマーク認知度を上げる必要がある。コロナ禍以降ネット通販、宅配が急増したが、この傾向は続くと考えられる。一般消費者も含めた利用者にとり「トラック」がより身近な存在になっている。安全性の高い事業者選びに活用しているよう普及と適正な管理を希望。ドライバーの誇りにもなる。
- 期限切れのGマークステッカー添付等はGマークの価値を毀損しかねない行為である。価値が毀損されないよう、Gマーク事業者への啓発と管理の徹底を要請する。
- 様々な媒体を活用したGマーク制度の広報活動により、制度の認知度はあがってきていると感じられる。
- 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る。
- Gマーク制度は、着実に普及促進が図られているものと評価します。Gマーク取得事業所へのインセンティブと併せて、一般の方への認知度が高まることで申請・認定率も増加に繋がるものと考えられるため、更なる広報啓発活動等の推進に取り組んでいただきたい。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

輸送サービスの改善及び向上①

輸送相談・引越優良認定

- 改善に向けた事業の発想はGマークに対応するものではあるが、これだけでは引越業界の品質向上の状況を判定しにくい。サービスに対する苦情の状況、苦情処理と対応の適切さなどの側面からも評価してみてはどうか。
- 「引越安心マーク」は着実に普及し、成果を上げつつある。
- 目標達成に向けて、引き続き努力をお願いしたい。
- 年次目標として、優良認定新規申請20事業者、引越安心マーク認知度20%、マーク参考割合64%を掲げ、結果は新規申請15件、認知度20.6%（前年22.1%）、マーク参考割合58.3%（前年59.5）と3項目中1項目のみ達成した。なお、前年より割合は低くなっている。今後もさらに努力していただくよう、期待したい。
- 中期目標は未達成であったが、普及活動の努力をしていることは理解できた。安心マークの周知活動を様々な場面で展開しているが、認知度が低い。大手引越業者のキャラクターは知れ渡っていても安心マークを知る人は多くない。中小事業者について業者選択に不安を感じる消費者もいる。Webの活用、年度末等のシーズキャンペーン等、周知手法の工夫を希望する。
- 輸送相談件数が前年と比較して大きく伸びている。内訳をみれば優良認定事業者への相談件数が大きく伸張している。クレームもあれば評価（お褒めの言葉）もあるかと思う。輸送相談内容の分析をお示し頂きたい。加えて、事業者に対するフィードバック手法についてご説明頂きたい。
- 新規申請件数、認知度、参考とする割合等の年次目標は未達成であるため、目標達成に向けた施策を検討する必要があると思える。
引越繁忙期における分散引越は、増えてきており、周知活動の効果が伺える。
- 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、いずれも目標の達成ができていない状況となっている。
引き続き、引越安心マーク未取得事業者への取得促進や引越安心マークの認知度向上に向けたとりくみ強化を求める。
- 一般消費者の引越安心マークの認知度及び当該マークを参考とする割合は低調に推移したままであり、今後も更なる積極的な周知活動に取り組んでいただきたい。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

輸送サービスの改善及び向上②

資金融通支援

- 資金融通の必要の発生に応じて、特別融資・利子補給等の事業が適宜活用され機能している状況が窺われる。
- コロナ禍や燃料価格の高騰で厳しい経営環境が続く中、資金支援の重要性は増しており、着実に実施していただきたい。
- 資金繰りのサポートは必須の支援策である。各事業者にとって最新の排ガス規制適合車等の導入に要する資金繰り等、資金融通支援である「利子補給制度」は、価格転嫁が進まない当業界において、費用負担の大きな軽減策につながっている。事業者にとっては経済が通常期もどり今以上に活性化すると、資金需要は増加すると考えられる。希望する事業者に届くよう資金の確保をお願いしたい。
- 経営の安定は、人の確保と安全の確保に直結する。エネルギー問題、働き方改革、若年者の人口減少、排ガス規制等々、経営環境は厳しいと拝察するので、これらに対応すべく支援を引き続きお願いする。
- 新型コロナウイルスの取り扱いが2類相当から5類に移行されることが決定し、新型コロナとの共生と収束に向けた転換期に入る。想定外の事態が発生することも念頭に置き、柔軟な支援対応を要請する。
- 中小零細事業者に対する資金融資等の支援を、今後も継続していただき、事業運営を支えていただきたい。
- 燃料費対策特別融資に係る最新排出ガス規制適合車導入への支援は評価できる。
さらなる周知の上、強固な支援を求める。
- 資金融通の支援については、事業者の経営の安定化に大きく貢献しているものと評価します。今後も適切に取り組んでいただきたい。