

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

- 「トラック事業における総合安全プラン2025」の最終目標に向けて努力の継続をお願いしたい。
「飲酒運転」はいかなる理由があろうとも「プロドライバー」としては許されるものではない。「ゼロ」に向けて努力をお願いしたい。
- 死者数、重傷者数とも大きく減少しており、結果を評価できる。2025年の目標達成に向けた奮起への期待も込めてAとしたい。飲酒人身事故件数のさらなる抑制にも努めてほしい。
- 令和4年度の死者数+重症者数は1,024人、飲酒人身事故件数は6名となり、令和3年度1,139件、14名と比較すると15件、8名の減少となった。数値は減少しているものの、全ト協として、悪質ともいえる飲酒運転による事故件数は「ゼロ」を目標としていることから、A評価を与えることは難しく「B」評価としたい。全ト協としても事業者、そこに働くドライバーに事故被害を限りなく少なくできるように、さらにASV関連機器等の設置、安全教育、安全意識を徹底していただきたい。
- 交差点事故減少等はよい方向である。目標達成のためには、より具体的な対策を効率的に実施していただきたい。
飲酒事故は減少しているが、飲酒運転はドライバー自身の問題であり根絶には更なる指導監督の徹底、精神保健面のサポート、安全装置の導入の推進、研修の充実、意識向上運動など取り組んでいただきたい。
- 「事業用トラックが第1当事者となる事故の死者数と重傷者数の合計」ならびに「飲酒人身事故件数」ともに前年から減少したことは評価したい。引き続き、「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標達成に向け、事故事例・対策など啓発活動については、運転者がわかりやすく、理解しやすい内容となるよう要請する。
- ASV関連機器の普及に向けた助成事業を積極的に行い、事故防止対策を進めていることに対しては評価できる。死傷者・重症者数が目標値を上回ってはいるものの、昨年と比べ減少していることは、事故防止対策の効果が出ていると評価できる。目標達成に向け、出前セミナー等を全国で積極的に行っていただきたい。
- 死者数及び重傷者数が減少したことは評価できます。トラック事業における総合安全プラン2025の目標達成に向けた対策を求める。
- 死者数及び重傷者数の合計について、目標の970人は未達成だったものの、いずれも引き続き対前年比で減少しており、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に向けた取組が奏功したものと評価できる。飲酒人身事故件数ゼロに向けた取組と併せて、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）

輸送の安全の確保② 労働災害（過労死等）の防止

- 「運輸ヘルスケアナビシステム」のより広範な活用を期待したい。
- 労災支給決定件数の目標66件を達成している。その他の取り組みも順調に推移している。
- 令和4年度の年次目標として、過去5年間の過労死等の労災補償状況について平均66件としている。平成30年から令和4年度の平均は請求件数:132.8件で、そのうち支給決定件数は61件となった。年度の目標は達成しており、「A」評価としたい。ただし、令和3年に比べ令和4年は請求件数が多くなっていることは運送途中のトラブルも多くなっているのではと推察する。注視していきたい点である。
- どの取組も成果が見え、目標達成は評価できる。血压計は「活用予定」が実行されるか懸念される。「活用していない」には原因解消と対策フォロー、また血压計測結果に対する対策も必要。過労の問題は物流関係者との連携も重要であり協会としての取組に期待する。ドライバーの命のみならず人命に関わる点について、プロ意識向上をお願いする。
- 本年4月より、「時間外労働の上限規制」ならびに「改正改善基準告示」がスタートし、トラックドライバーの労働時間の削減が一定程度進むものと考えるが、他産業と比較して脳・心臓疾患による過労死等の発生はいまだ多い。長時間労働の改善に向けた改善基準告示の周知徹底をはじめメンタルヘルス対策の強化も重要である。
- 各種施策を展開したことで、目標を達成できていることは評価できる。ハイリスクドライバーを発見し、健康管理指導や受診勧奨等、健康診断のフォローアップが進めやすい「運輸ヘルスケアナビシステム」の導入事業者数増への取り組みをお願いしたい。
- 道路貨物運送業の脳・心臓疾患の請求件数及び支給決定件数は令和3年度からも増加している。年次目標は直近5年平均ではなく、前年度の20%以上の減少などの目標が必要である。
- 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脳・心臓疾患による過労死の割合や喫煙率は高く、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も含め、引き続き強く推進していただきたい。

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
○ 環境保全はトラック業界の大きな課題であり、真剣に取り組まねばならないが、業界を取り巻く状況の変化もあり、目標達成に至らなかった。 いくつかの施策・事業を行っているが、中でも実車率（積載率）向上が当面効果的と考える。	○ CO ₂ 排出量の削減が想定通り達成できていない。「巣ごもり需要」等による物流ニーズの増加という面はあるが、重要課題であり、取り組みの加速を望みたい。
○ CO ₂ 排出量削減目標に対し、基準年(2005年度)と同数値となっている。基準年に対比すると目標とする25%の削減目標には届かなかったため、達成度としての評価はB。しかし、事業の内容及び手段の適切性・有効性・効率性の観点では、環境への配慮、輸送効率化の取組みからはA評価。総合評価として、厳しいが「B」評価としたい。	○ 取組の努力はされているが目標未達成は残念。EC市場拡大、宅配増加が見込まれる中、削減策の重点項目を掲げた効果的な取組をお願いしたい。電動車保有率が伸びない原因の解消、電動車向け環境整は1企業だけでは難しいので協会の働きかけも期待したい。利益に速攻的に結びつきにくい環境対策にはインセンティブの上手な活用も必要ではないか。
○ 環境問題は人類共通の課題であり、事業経営していく上で、最重要課題であることはいうまでもないが、様々コスト増もあり、引き続き、各種助成の充実に向け、取り組み強化をお願いする。	○ CO ₂ 排出量削減に向け、啓発活動を徹底して頂きたい。また、電動車保有率を2030年目標達成に向け、電動トラック導入に向けた助成事業を継続して頂きたい。
○ 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。	○ 環境対応車の普及促進、車両の大型化やエコドライブの取組は大変重要であり、CO ₂ 排出量削減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。また、宅配個数増加への対策としても更なる取組をお願いしたい。

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

- 長い歴史を有する適正化事業は、ほぼ安定的・定型的に事業が実施されてきている。
D・Eポイント評価も若干低下しており、このまま努力を続けていただきたい。
- A・B評価が令和3年比では増えたが、令和2年と比べれば減っている。DE評価も令和2年比では増えている。年次目標は達成したとはいえ、さらなる改善が必要だと言える。
- 本項目の目標としては、令和5年度までに「A及びB評価の占める割合を71%」と「D及びE評価の占める割合を着実に減少させる」ことにある。中間的な年度である令和4年度においては、「A及びB評価 2.3ポイント増加」、「D及びE評価 0.5ポイント減少」となり、目標は達成している。巡回指導件数、巡回率も高まってきている。令和5年度目標である「71%」に到達していればA評価にしたいところであるが、「B」評価としたい。
- 成果は出ているが、Aのうち31.3%悪化、DEの20%以上が変わらずが、気になる。労働保険、社会保険の否比率は減少しているが、0を目標に励んでほしい。ドライバーの健康管理、就業定着率にも関係すると思われる。評価手法の均一化は評価でき、事業者間の取組と成果の透明化、業界の底上げに期待する。中小事業者対策にきめ細かな指導体制の充実もお願いする。
- 巡回指導評価におけるA・B評価の2.3ポイント増とD・E評価の0.5ポイント減については評価する。一方、適正化事業指導員の専任者率が98.0%となっていることから、定員の充足ならびにそれを上回る専任者の配置に向け、取り組まれない。
- 巡回率の向上に向け、専任指導員による専任者率100%となるよう、専任指導員を充足して頂きたい。また、令和4年度からD・E評価の事業者を重点指導いただいていることは評価できる。改善が見られない事業者に対しては、速報制度などを活用して行政に通報していただき、法令違反事業者の撲滅に努めていただきたい。
- 中期目標について、D・E評価減少に向けた具体的な目標が必要と考える。改善が図られないD・E評価及び悪質事業者の対策強化を求める。
- 巡回指導件数を増加させ令和4年度の年次目標を上回る結果となったことは評価できます。引き続き巡回指導を通じてトラック事業者の法令遵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。
また令和6年度からの時間外労働の上限規制適用開始に向けて規制内容についても巡回指導を通じて周知を図っていただきたい。

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マーク認定率は、年次目標を達成しているものの、Gマークへの期待は大きく、より積極的な広報活動を展開してほしい。
- 目標を達成し、認知度は着実に高まっていると評価できる。広報活動の強化によるマークの普及を、着実に事業適正化につなげていくことが重要になる。
- 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、32.8%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。周知普及のための事業も工夫を重ね実施しており、法の順守、安全な運送、事業者の認知等について、効果が表れてきている。「A」評価としたい。
- 目標達成、取組推進は評価できる。物流2024年問題は消費者への理解も必要だという意見がある中、Gマークは頑張る適正事業者として、物流事業者の存在意義をアピールする良い材料。しかし昨年も意見が出たが期限切れ貼付車両を見かけた。消費者にGマークを周知しても期限切れであればむしろ信用失墜となるので十分に注意をしていただきたい。
- 認定率が年次目標を達成したことは評価したい。「Gマーク取得」のモチベーションアップを図るためにも、さらなるインセンティブの拡充に向け取り組まれない。また、一般消費者における認知度向上に向けても引き続き取り組まれない。
- 認定率が目標達成できたことは、評価できる。しかしながら、有効期限切れステッカーを貼り付けたまま運行している車両を市街で多く見かける。Gマークステッカーの取り扱いに対する注意喚起を徹底して頂きたい。
- 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及び認定事業所の巡回指導総合評価の公表などさらなる精度を高められるよう求める。
- 着実に普及促進が図られているものと評価します。
他方で、一般の方への認知度が高まることでも申請・認定率の増加につながると考えられるため、SNSを活用する等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。
また、制度の優位性を担保するため、有効期限切れ貼付に対して更なる適切な対応をお願いしたい。

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

- 「引越安心マーク」制度の認知度については、すこじずつ増加している。
引越繁忙期の分散化については、社会全体を巻き込み必要があろう。
- 認知度、参考とする割合がともに目標を大きく下回った。周知・広報活動のさらなる強化を望みたい。
- 平成26年に創設された「引越安心マーク」制度であるが、①優良新規認定20事業者 ②引越安心マーク認知度27%、③マーク参考率65%と毎年、達成目標が高くなっている。そうした中で、①優良新規認定11事業者 ②引越安心マーク認知度21.7%、③マーク参考率58.4%といずれも達成できなかった。目標が高すぎるのか、あるいは事業者が必要を感じていないのか、検証と要因分析、検討が必要であると思う。達成率がいずれも低いため、「C」評価としたい。
- 目標達成に向けた有効的な対応策を検討していただきたい。人手不足、多様なサービスが生まれる中、一般消費者に接する場面も多いことから、基本講習、管理者講習の充実、相談、お客様対応の結果分析とフィードバックを行い、情報を有効に活用していただきたい。国交省、経産省との連携による分散引越しも推進していただきたい。
- 「輸送相談」において、総件数が減少するなか、「引越相談」が増えた要因について分析を行う必要があるのではないか。「引越難民」と呼ばれる方々を減らすためにも、「分散引越」へのさらなる協力要請が必要。一般消費者における「引越安心マーク」のさらなる認知度向上に向け取り組まれない。
- 引越安心マークの認知度向上に努めていただいているが、認定事業者のホームページをみても引越安心マークが掲載されていない。利用者の多くが、ホームページなどから見積もり依頼等を行うことが多いかと思われるので、認定事業者のホームページに認定マークを掲載してもらえば、認知度向上につながるのではないか。
- 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。
- 引越安心マークの認知度及び当該マークを参考にする割合はいずれも伸びてはいるものの低調であり、SNSを活用する等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

- 役割は果たしていると認めることができ、コロナ対応の反動という面も理解できるが、利用率が低下している状態で、最高評価とすることにはやや疑問を覚えたので、B評価にした。
- 年次目標は具体的に設定されていないが、資金を確保しておき、資金融通の依頼があった場合、適切、かつ、迅速に供給することが重要な役割となる。年次評価としては、業界としての融資のプラットフォームが構築されていることが、事業者にとって事業継続の安心感にもつながっている。2024年問題により、すぐに省力化・生産性向上のための投資が必要な場合もでてくると思われる。今後、商工中金の株式保有など全ト協としての関わり、全ト協が行う中央近代化資金融資、県ト協全今後の安定資金の供給のための利息と利子を再確認し、利用しやすい制度を維持していただきたい。
- 適時支援をしていただき、事業基盤をしっかりとすることは、トラック業界に就労を希望する人の増加、離職防止へ向けた環境整備にもつながると思われるので、必要な事業者が支援を受けやすいような体制を、今後ともお願いしたい。
- 「補完融資」ならびに「調整融資」について、申し込みがなかった理由は何なのか。人手不足による「労務倒産」が増えてきている。「物流の2024年問題」への対応をふくめ、資金融通支援の在り方について検討されたい。
- 中小零細事業者にとっては、資金調達に苦慮することも多いと思われるので、このような制度は継続して頂きたい。

燃料費対策特別融資に係る推薦支援や大規模施設・設備整備融資に係る李氏補給は評価できる。
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。

また、DXや自動化・機械化の導入による労働生産性の向上や輸送効率化も経営の安定化に大きく寄与することから、これらに対する支援も含めて引き続き柔軟な取組を進めていただきたい。