

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

- 令和5年度の死者数+重症者数は1, 137人となり、令和4年度より113人増加。飲酒人身事故件数は23名で17名の増加となった。2020年度から各年度で、増減が見られている。トラック業界だけとは言いえないものの、人手不足、荷物の増加等が大きな要因として考えられるが、死者数+重症者数は下げ止まりなのか、それとも、改善が可能なのか、全ト協として再度、要因と傾向分析を行っていただきたい。目標の数値からは遠く、当然に「B評価」としたい。
- 安全関連機器の導入等について、一層の推進を図りたい。「飲酒運転」の撲滅を是非お願いしたい。
- 各種セミナー、コンテスト等を実施し努力されている点は評価。しかし、「輸送の安全の確保」は最優先項目であり「未達成」を真摯に受け止め、セミナーの在り方等の更なる検討をお願いする。事故原因は他車・天候・歩行者等も関係するが、飲酒はドライバー自身の問題であり、地道な取組だが監督と教育の徹底を希望。飲酒運転事故はドライバーの社会的評価にも影響。
- 計画に沿った事業展開は実施できているが、トラック運転者の運転技術・マナー向上に向けた「プラン2025目標達成セミナー」を全国47協会において実施できるよう、計画していただきたい。
飲酒運転防止に向け、アルコールインターロック装置の普及促進を図っていただきたい。
- 死者数+重傷者数が増えたほか、飲酒人身事故件数が大幅に増加したことが残念。原因を詳しく分析した上で、啓発活動を強化するなどして着実な抑制につなげる必要がある。
- 輸送の安全の確保に向けた各種取り組みについては評価する。引き続き、「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標である「死者数と重傷者数の合計970人」の達成や「飲酒による人身事故件数」「交差点事故」の削減に取り組まれない。
- 飲酒運転は運送事業者として最も避けるべき類型の一つであるが、件数の大幅増加があった点は非常に残念。さらに効果的な手法を模索すべき。
- 輸送の安全の確保において、ASV（先進安全自動車）関連機器の普及促進は交通事故防止を進める上で有効な対策である。とりわけ、飲酒運転事故に至らずとも飲酒運転そのものを防ぐためには、アルコールインターロック装置が有効と考える。デジタルタコグラフやドライブレコーダーと同様にアルコールインターロック装置のさらなる普及を求める。

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

- 様々な事業に地道に取り組んでいることが、支給決定件数の抑制・目標達成に貢献しているものと考えられる。
- 過労死対策についての取り組みは、一定の評価が出来るものの、厚労省の支給決定件数が増加しており、過労死等の防止対策の強化が求められる。
- 小集団の意見交換、好事例紹介、各種セミナー等きめ細かな取組に評価。フォローアップを重視し、ハイリスク者減の結果を出している。血压計未活用の割合が一定数あるのは残念。喫煙率は以前より減少したが高止まりで気になる。ドライバーの高齢化が進む中、健康管理は一層重点を置いていただきたい。健康は仕事の継続にもつながる。健康意識の啓発も必要。
- 業務多忙で、人手不足感の強い、トラックドライバーについて、令和4年度に比べ16件もの過労死等の増加となった。発症された家族にとっては、とてもつらい心境であろう。発生の時間帯、場所、症状等をさらに分析していただき、事業者の方々、ドライバー等に対して、さらなる周知やストレスがたまらない危険因子の除去等について、普及改善活動を展開していただきたい。最近5年間の平均としては、多い年であった平成29年：85件、平成26年：83件の2年間を対象から除かれたことから5年度平均で58件となった。成果は成果として、評価したい。
- 脳、心臓疾患による労災補償請求件数、支給決定件数は、全産業の中でトップが続いており、昨年よりも件数は増えたものの、3年間目標達成できていることは評価できる。

「運輸ヘルスケアシステム」の効果も出ていることから、多くの事業者への展開を進めていただきたい。
- 道路貨物運送業（中分類）における脳・心臓疾患による労災補償の申請及び支給決定件数について、昨年度から請求で38件、支給決定で16件の増となっており、引き続き、ワーストワンを更新していることから、まずは全産業平均となるよう取り組まれない。
- 目標を達成したとはいえ、労災補償の請求件数、支給決定件数ともに前年より増加しており、事業が効果を上げているのかどうかはやや不明確。
- 令和5年過労死等の労災補償状況では、請求件数が前年よりも38件増加し、さらには支給決定件数においても16件増加している状況では目標を達成しているとは言い難い。請求件数にも目を向けた対策が必要と考える。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

環境の保全① CO₂削減

- エコドライブの徹底に向けたEMS機器、アイドリングストップ、デジタル式運行記録計等、さまざまな省力化に係る機器、設備の導入、普及に寄与している。中小企業施策ではあるが、中小企業の省力化投資、ものづくり補助金事業等も利用可能であることから、本事業と連動させ、その自己負担分を本事業でも対象とできれば一層の導入促進とともに環境保全につながる。当年度は、目標には届いていないことから、「B」評価としたい。
- トラック業界独自での対策には限界があるものの、年次目標達成は不十分といえる。
環境問題は社会の関心も高いので、努力をお願いしたい。
- トラック運送業界においてCO₂排出の削減を取り組むうえで、電気トラックや燃料電池トラックの導入促進が不可欠であるが、さらなる技術革新の必要性や導入における事業者の負担増が想定される。国やメーカーに対して早急な技術開発や事業者に対する補助の拡充を求められたい。
- 設定目標が適切ではないのではないかな。
- 需要の変化による影響もあるが、支援機器導入の意識付けを行うとともに、ドライバーにエコドライブ等の必要性を一層周知してほしい。環境保全が大切であることは理解しても、個々の具体的な対応や行動とその効果との関係が見えにくい。取組の見える化を計り、環境への貢献意識を高めていく工夫が必要。楽観視できない状況の理解の共有も必要。
- CO₂削減目標は大幅な未達に終わっているが、これはトラック業界だけの問題とは言えず、やむを得ない部分がある。電動トラックの普及促進に向けた国の支援を引き続き要請するとともに、業界としても輸送の効率化に地道に努めてもらいたい。
- CO₂排出量原単位削減に向けた目標は達成できなかったものの、エコドライブの徹底に向けたEMS機器等の導入、アイドリングストップ支援機器の普及促進を図ることで、環境保全に向けた取り組みを進めていただきたい。
- 引き続き、CO₂排出量削減に努められたい。

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

- 令和5年度の年次目標達成には至らなかったが、D・E評価事業所においてC評価以上の改善率78.1%は大変評価できる。引き続き、悪質事業者に対する重点対策を求めろ。
- 巡回指導件数としては、増加、新規巡回が減少してきている。わずかな差ではあるが、自らが定めた評価項目でもあり「B」評価としたい。
- D・E事業所に重点化した巡回指導により、巡回指導を行った4,662事業所（巡回率85.0%）のうち、3,462事業所（改善率78.1%）が評価がC以上に改善したことは評価する。一方、令和5年度におけるA・B評価が2.4ポイント減、D・E評価が0.2ポイント増となっていることから、引き続き、法令遵守の徹底に取り組まれない。
- 巡回指導による適正化事業は着実に成果をあげつつも、D・E評価が前年度比を上回ってしまった。
引き続き、法令遵守の徹底をお願いしたい。
- やるべきことに着実かつ継続的に取り組んでいる。今後、トラック・物流Gメンとのさらに効果的な連携にも期待したい。
- 地道な巡回指導と結果分析、それを踏まえた研修の実施について評価。指導員の育成、運行管理者資格者証取得推進等、適正化事業推進に向けた貴協会の仕組み作りが今後の成果につながると考える。前回評価より悪化した事業者は、原因を突き止め改善していただきたい。評価アップは重要だが、良い評価の維持に対する具体的なノウハウの習得も期待する。
- D・E評価事業所に重点化した指導で、評価向上につながっていることは評価できる。また、巡回指導率が30.1%と巡回率が向上していることも評価できる。
- A評価から悪化した事業者の割合が3割近くに達し、多さが目立っている。D・E評価が増えていることも気がかり。

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

- 認定率が着実に向上していることは評価できる。引き続き様々なPRに努めて、優良事業者の増加を着実に図ってほしい。
- Gマーク認定率が目標を達成できたことは評価できる。

Gマークステッカーの不適切貼りつけも目立っており、また、Gマークの市民への周知を図るためにも、大手ショッピングモール等での広報啓発活動は継続していただきたい。
- Gマークの推進・普及に継続的に取り組み、ショッピングモールでの電子看板利用等の取組がなされている。ゴールドGマーク認定もモチベーションアップとなる。Gマークは荷主・一般消費者にとり運送事業者の信頼性を知るために最も分かりやすいマークであるだけに、ステッカーの適正管理には十分留意いただきたい。認知率は達成するも3割強。更なる広報の工夫を望む。
- 認定率が年次目標及び中期目標を達成したことは評価できる。
- 全事業所に対するGマーク認定事業所数の割合は、33.4%と前年度から0.6%伸びた。Gマーク認定率やその伸び率も目標を上回ったことから、全事業者に対する割合が1/3になっていることから、いよいよ本制度も次の段階入る必要がある。Gマーク認定事業所となり、継続しているメリットについて、さらなる優遇措置を検討いただきたい。Gマークの活用と取得していなければ業界におけるメリットを享受できないよう、全ト協、国交省、適正化推進会議、学識者と協議してさらに推進していきたい。
- 認定率について、年次目標及び中期目標を達成したことは評価する。事業者の取得に対するモチベーションアップを図るため、さらなるインセンティブの拡充や、一般消費者の認知向上に取り組まれない。
- 目標達成に加え、評価項目の見直しやゴールドGマークステッカーの導入等、積極的な取組みは評価できる。
- Gマーク認定事業所数の中期計画及び年次目標達成は大変評価できる。さらなる認定率の向上とあわせて、正当な評価・認定・公表を進めることを求める。

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

- 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。引越繁忙期における「分散引越」について、さらなる周知に取り組まれない。
- 地道な取り組みを継続している。消費者の認知度が22%と依然低い水準であるため、今後はさらに認知度を高めるための何らかの仕掛けを期待したい。
- 引越安心マーク周知の努力をされているが未達成は残念。消費者の引越業者選びは比較的短時間で行い、日時地域等の条件もあり、ネットに溢れる情報を鵜呑みにして選択し、トラブルになることも。輸送相談、お客様対応責任者研修、約款・法令関係周知は組織として取り組み、中小事業者への支援も期待。繁忙期対策は経済団体への働きかけを一層進めてほしい。
- ①優良新規認定18事業者 ②引越安心マーク認知度22.0%、③マーク参考率60.0%と数値はやや伸びたものの、いずれも数値目標に届かず、達成できなかった。そのため、達成率が低いことから「B」評価としたい。
- 着実な普及と認知度の向上は評価できる。一般消費者の安全・安心に向けた優良認定制度の普及と認知度向上に向けたさらなるとりくみを求める。
- 引越安心マークのより一層の普及促進、認知度向上をお願いしたい。
- 令和5年度の年次目標は達成できていないものの、引越安心マークの申請件数、認知度、参考とする割合、などは着実にポイントアップしていることは評価できる。
- 優良認定制度、安心マークの認知度ともに、目標に届いておらず、一層の努力が求められる。

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

- 既設の制度を着実に運用し、トラック運送事業者の経営の安定化等に貢献している。
- 年次目標は円滑な事業者保護が諮られるよう、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。希望する事業者にもれなく届くよう事業の継続と資金の確保をお願いしたい。なお、標準料金については、最低価格の原材料等の仕入れ価格や価格交渉の上限の数値となって交渉しているという好ましくない状況もある。標準料金の設定は、さまざまな業界にとっても重要な事項であり、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る。ぜひ適正な取引における活用を推進していただきたい。
- ガソリン等に対する政府の補助金が段階的に縮小され、燃油価格が高騰し、事業者の経営に大きな影響を及ぼしている。緊急的な補助も含め、何らかの対策が必要ではないか。各種融資が柔軟に運用できるよう政府に対し働きかけに取り組みたい。
- 深刻な燃料価格高騰に対し、経営の安定化に向けたさらなるとりくみを期待する。
- 利用状況は低調に見えるが、資金融通のセーフティーネット機能等に貢献しているとのことで、役割の継続に期待。
- トラック輸送は日本経済を支えるインフラの一つであることから、様々な有事や規制等に対応できるような資金融通の支援をお願いしたい。また支援を受ける際の説明や今後の事業計画等に関するアドバイスを含め、業界団体としての利用しやすいフォロー体制も願います。
- 資金力の弱い中小零細事業者にとって、資金融通支援は経営の安定化に向け心強い制度であると思われることから、今後も制度維持に努めていただきたい。