

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

- 「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ますが、全ト協が定める令和7年最終目標を単年度毎の目標とみると「死者＋重傷者数」970人以下、飲酒ゼロには及んでいません。事故件数、死者数とも減少傾向にあるものの事故件数、死亡者数の減少を図っていただくようお願いします。
- 輸送の安全確保の為の努力、特に「フルセミナー」「出前セイナー」の開催等の努力は評価できるものの、安全プランの死者数＋重傷者数の目標値に達していない。なお、飲酒事故はゼロを目標に努力願いたい。
- 事故防止に係る各種取組については評価。また重傷者数の対前年比減、飲酒運転による人身事故減少もその効果と思われる。しかし、未達の状況である。特に、飲酒運転はゼロが目標であり更なる減少が必要である。また、コロナ禍といった状況の影響もあるかとは思いますが、2021年、2022年よりも多い。これまでの対策の徹底に加えて、更なる実効性ある対策が必要。
- トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識向上に向けたセミナーを展開した結果、死者数は1件増加したものの、死者数＋重傷者数の件数は昨年よりも減少したことは評価できるのではないかと。ドライバーを対象とした飲酒しないことの署名活動等を推進しているものの、未だに飲酒による人身事故が発生しているため、強制的に運転できない「アルコールインターロック装置」の普及に努めて頂きたい。
- 死者数＋重傷者数は前年より減少したものの、死者数に限れば増えた。社会的に批判の的ともなっている飲酒人身事故も減ったとはいえ、なお16件あったことから、根絶に向けたさらなる努力を期待したい。
- 目標達成に向け、各種セミナーやドライバーコンテスト等を開催されたことは評価。しかし、「輸送の安全の確保」は最優先課題につき、中期目標未達成を真摯に受け止め、次期中期目標を策定されたい。また、飲酒運転がゼロとならないことを踏まえ、セミナーや啓発活動のあり方を検討されたい。
- 飲酒による人身事故件数の減少はよいことであったが、飲酒運転が発生した背景要因等にも踏み込み、さらに効果的な手法を模索すべき。
- 飲酒運転事故に至らずとも、飲酒運転そのものを未然に防止することが極めて重要である。その有効な手段として、アルコールインターロック装置は高い抑止効果を有すると考えられる。このため、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導入促進およびさらなる普及が図られるよう要請する。

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

- 健康増進に資する機器等への支援は非常に有効であり、引き続き継続すべき。他方で、脳・心臓疾患事案の深掘りや、全産業中第3位となっている精神疾患事案についても、企業内での指導場面等におけるハラスメント防止を含め、新たな取組みを追加してもよいのではないかと。
- 令和3年の認定基準の変更があったとはいえ、脳・心臓疾患による過労死等の支給決定件数が令和5年より10件増加している。また、労災補償状況も、増加傾向にある。今後も健康状態に起因する事故等が増加することが予想されるので、一層の尽力を期待している。
- 過労死等の防止対策に関する各種取組が順調に進められており、また、ハイリスクドライバー数が減少している点を評価。なお、まだ潜在的にハイリスクドライバーがいると考えられることから、運輸ヘルスケアナビシステムの導入事業者を増やしていただきたい。加えて、改善した健康状態の維持を図るためにも、継続的な取組を期待する。
- 直近5年平均の60件以下の過労死等防止目標に対して、令和6年は61件と1上回っています。協会けんぽではなく、業界が組織した健康保険組合、あるいは業界の国保等はないのでしょうか。女性ドライバーや高齢者が占める割合を教えてください。また、女性のトラックドライバーの喫煙率を教えてください。
- 労働災害防止に向けた各種取組みを推進していることは評価できる。事業者の健康管理意識を高めるためにも、「過労死等防止対策セミナー」「健康管理セミナー」「SAS対策セミナー」が、47都道府県協会にて開催されるよう検討いただきたい。
- 血圧計導入促進やSASスクリーニング検査への助成や、健康管理に関する啓発物の作成等、健康管理対策事業の進捗が見えることは評価。一方、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増加していることを踏まえ、トラックドライバーの健康増進に向け、時間外労働以外の負荷要因への具体的対策を検討されたい。
- 支給開始決定件数の直近5年平均は目標を上回っているが、過労死防止のための具体策は着実に実行されていると認められる。
- 令和6年度の過労死等に係る労災補償状況を見ると、請求件数は前年より減少しているものの、支給決定件数は10件増加しており、必ずしも対策の目標が達成されている状況とは言い難い。

評価事業項目ごとの委員意見（順不同）

環境の保全①	CO ₂ 削減
<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="256 360 1324 539">○ 7%の減少では未だ目標に達していません。自家用車ではアイドリングストップ機能が渋滞やバッテリーを傷めやすいということで、一部、避けるようになってきたようですが、トラックにおいては大型のバッテリーが逆に大型バッテリーの製造、交換が環境保全の逆行するということとは言えませんか。<li data-bbox="256 562 1324 696">○ 「トラック環境ビジョン2030」の削減目標にたいして近年の数値は見劣りがする。トラックの走行距離の変化、宅配便個数の増加等の要因もあるが、ハード、ソフト両面から削減目標達成を目指していただきたい。<li data-bbox="256 719 1324 898">○ トラック運送業界のCO₂排出原単位の推移は横ばいであり、削減目標は大幅に未達であるものの、多くの企業努力の継続により横ばい状態であると評価する。宅配便利用の増加に伴い、再配達等は環境負荷要因となることから、利用者に対してもCO₂排出量の見える化を図る周知・啓発活動に努められたい。<li data-bbox="256 920 1324 987">○ EV車の開発が進まない状況など、やむを得ないのかもしれないが、取組みがマンネリ化してきている点をどう考えるか。<li data-bbox="256 1010 1324 1144">○ 省エネにつながる輸送効率化へ向けた活動がなされてはいるものの、目標達成には更なる努力が必要と思われる。令和6年度の減少率は評価できるので、コロナ禍以降の輸送環境の変化に対応した実効性ある対策を検討していただきたい。<li data-bbox="256 1167 1324 1279">○ 配送の多頻度小口化が進むなど、CO₂排出量削減にとっては困難な状況の中、令和6年度の削減率は健闘したと言える。ただ、削減目標との乖離は依然として大きい。<li data-bbox="256 1301 1324 1435">○ 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組みを進めていただきたい。<li data-bbox="256 1458 1324 1570">○ 2005年度比25%のCO₂排出量削減目標に対し、令和6年度時点では7%削減にとどまっている状況である。目標達成に向け、引き続き実効性のある取組を通じて、さらなる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6年度において、中期目標および年次目標の双方を達成していることは、大いに評価できる。一方で、事業全体の一層の適正化を図るため、D・E事業者に重点を置いた巡回指導のさらなる強化および新規参入事業者に対する巡回指導の強化を求める。
- 令和5年度に比べ、6年度は巡回指導件数、巡回率も伸びています。他の項目の数値が前年度をすべて上回らなければならない必要とないと考えます。A評価として十分対応できているのではないのでしょうか。
- 巡回指導総合評価の改善状況において、A・B評価からの悪化が49.6%となっている。D・E事業所に重点化した巡回指導により巡回を行なった1,825事業所（巡回率83.6%）のうち、1,528事業所（改善率69.9%）の評価がC以上になったことは評価。評価改善も重要だが、良い評価の維持についての事業展開も図られたい。
- 巡回指導を巡る施策は着実に成果をあげつつある。専任指導員も定数に対して98.6%となっており、ほぼ達成できていると言える。昨今の制度改正により巡回指導は極めて重要と考えるので、今後一層の指導体制強化、効果的な指導内容さらには制度の効率的運用等をお願いしたい。
- 近年業務が増加する中、限られたマンパワーで工夫しながら懸命に対応しており、D・E評価が減ったことも評価出来る。
- 目標を達成しており、巡回指導体制も充実強化されていることについては非常に評価する。巡回指導は労力と根気を要すると考えられるが、法令順守は全ての安全につながる最重要事項である。減少はしているが、CD評価が存在すること、前回評価から悪化した事業所がある点は問題であり、取りこぼしのない継続的な指導が求められる。
- 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31.7%と巡回率が向上していることも評価できる。
専任、兼任をあわせ447人の体制となっているが、専任指導員率100%の配置を目指して頂きたい。
- A、B評価の割合が大きく伸び、目標を上回ったほか、前年のD、E評価の事業所の改善の割合も大きく、効果が出ていると認められる。

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

- 認定率が高まり、目標も達成している。これを安全意識の向上等に着実につなげてほしい。
- 認定率が0.6ポイント上昇し、中期目標を達成したことは評価できる。「ゴールドGマーク」の認知が、余りできていないと思われるので、一般市民に対する認知度向上を図っていただきたい。
- 目標を達成しており広報啓発活動も順調に進められている。なお、Gマーク制度の目的とする「安全性の高い事業者を選びやすくする」、「事業者の安全性向上に対する意識を高める」という点から、ステッカーの適切な管理は非常に重要。ステッカーが貼られたトラック＝信頼おける事業者・優良ドライバーと、一般からは認識される。期限切れステッカーを最近も見る。
- Gマーク事業所数は着実に増加しており、年次目標及び中期目標を達成している。広報啓発活動も活発に行われており、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、34.0%と前年度から0.6%伸びています。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、トラック事業者だけでなく、一般の人にも浸透してきています。当然、「A」評価としたいと考えます。
- Gマーク認定率が年次目標および中期目標を達成できたことは評価。また、広報啓発活動においても工夫が見られ、継続及び拡大されたい。引き続き、有効期限切れのGマークステッカーの貼付禁止など適正な管理の取り組みを強化されたい。
- 運用方法の見直しについては鋭意取り組まれ、改善が図られている。一方で、認定事業者が3割以上にも達する制度の根本的な存在意義や認定水準のあり方など、業界内の意見も踏まえてそろそろ見直しに着手してもよいのではないか。
- Gマーク認定事業所数について、中期計画および年次目標を達成していることは大変評価できる。今後は、さらなる認定率の向上を図るとともに、事業者の取組が適切に反映されるよう、正当かつ公正な評価・認定および公表を一層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

- 引越安心マークの周知に努力され、認知度が大幅に上昇し、年次目標を達成できたことからA評価とする。引き続き、引越繁忙期における分散引越の周知活動を推進されたい。
- 引越分散化への社会的関心が高まる中、安心マークへの認知度が高まったのはよいことである。引き続き分散化の効果測定についてお願いしたい。
- 引越安心マークの普及促進活動、輸送相談対応の取組ができており、認知度も達成している。認知度向上の更なる向上を期待する。ネット検索により事業者選びをする消費者が多いので、バナー広告、SNSの活用等、デジタルの活用が重要。苦情は、引越約款、マナー等と関連することが多いので、適切な理解に基づく分かりやすい説明等の研修をお願いしたい。
- ここ数年の周知、PR活動により、認知度、引越安心マークを参考とする割合も高く伸びています。他方で、引越の多い時期への人練り等、どのような工夫をすることで、ニーズに対応しているか、ご教示をお願いします。
- 着実な普及および認知度の向上が図られていることは評価できる。今後は、一般消費者の安全・安心の確保に資する優良認定制度について、さらなる普及および認知度向上に向けた取組を一層推進することを求める。
- 引越安心マークは着実に普及してきている。また認知度も向上して年次目標を達成した。この背景には、あらゆる機会をとらえての広報、啓発活動を評価することができる。引越輸送は、宅配便輸送とともに消費者にダイレクトにかかわる輸送サービスであるので、常に利用者保護の視点を忘れずに改善・向上を図っていただきたい。
- 引越安心マークの消費者認知度は年々向上しており、令和6年度の年次目標を達成できたことは評価できる。
昨今、カスタマーハラスメント件数が増加している傾向にあることから、事例をもとにした対応策等を事業者に展開して頂きたい。
- 引っ越し安全マークの認知度が大きく高まっており、引き続き精力的な周知活動を期待したい。

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②

資金融通支援

- 必要な取組みを粛々と実施いただいているものと思料するが、トラック運送事業者数約6万3千に対して活用された融資件数が百数十件というのは、評価が難しいところ。
- 燃料費等が高騰する中で、事業者を支える制度として有効に機能しているものと考えられる。
- 円滑に行われている。今後も経済状況に応じた支援をお願いしたい。経営の安定化・近代化・安定化は、本実績評価の全般にも関わる。
- 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。
- 各種助成金等の事業者支援を着実に遂行いただき、会員事業者の経営の安定化・近代化・合理化等に資していただきたい。
- 毎年申し上げていることですが、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す。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くようお願いいたします。
- トラック運送業界の99%を占める中小事業者の経営安定に向け、資金融通支援は心強い制度である。制度維持のため、資金の確保および申請に対する円滑な対応を図られたい。また、本制度を必要とする会員事業者へ認知されるよう周知活動を展開されたい。
- 燃料費対策への対応および利子補給は、事業者の安定的な経営を支えるうえで不可欠な役割を担っている。今後も、経営の一層の安定化に向けたさらなる取組が進められることを期待する。