平成２４年度 出捐金事業実績評価説明書

平成25年8月26日

公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association

目　次

○輸送の安全の確保①……1

○輸送の安全の確保②……4

○環境の保全①……7

○環境の保全②……10

○事業適正化①……12

○事業適正化②……14

○輸送サービスの改善及び向上①……16

○輸送サービスの改善及び向上②情報技術の活用……18

○輸送サービスの改善及び向上②経営基盤の強化……20

○輸送サービスの改善及び向上②経営支援……23

○災害時緊急輸送体制の整備……25

輸送の安全の確保①

中期目標

平成26年度までに営業用トラックによる交通事故死者数及び人身事故件数を次のとおり減少させる。
(a)交通事故死者数を308人以下にする。
(b)交通事故による人身事故件数を20，600件以下にする。

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	(ⅰ)交通事故死亡者数358人以下 (ⅱ)人身事故件数23,303件以下	(ⅰ)交通事故死亡者数335人以下 (ⅱ)人身事故件数21,919件以下	(ⅰ)交通事故死亡者数308人以下 (ⅱ)人身事故件数20,600件以下

中期目標設定の背景及び理由

（1）国では、２００９年３月に『事業用自動車総合安全プラン２００９』を策定し、事業用自動車による交通事故死者数及び人身事故件数を１０年後に半減させる目標が掲げられた。
（2）これを踏まえ、トラック業界として『トラック事業における総合安全プラン２００９』を策定し、平成３０年（２０１８年）までに飲酒運転をゼロとすること、及び営業用トラックの交通事故死者数及び人身事故件数の削減目標を下記のとおり設定した。
（3）中期目標は、『トラック事業における総合安全プラン２００９』の目標達成に向け、交通事故死者数及び事故件数等を比例的に減少させた場合の平成２６年（２０１４年度）までの達成目標である。

■事業用自動車総合安全プラン２００９

区分	平成20年実績	平成25年目標	平成30年目標
交通事故死者数	513人	380人以下	250人以下
人身事故件数	56,295件	43,000件以下	30,000件以下

■トラック事業における総合安全プラン２００９

区分	平成20年実績	平成30年目標
交通事故死者数	450人	220人以下
人身事故件数	28,838件	15,000件以下

■運輸事業振興助成交付金出捐金事業中期計画

区分	平成26年目標
交通事故死者数	308人以下
人身事故件数	20,600件以下

中期目標に係る中期事業計画

①ASV(先進安全自動車)関連機器及びドライブレコーダの導入を促進する。

・衝突被害軽減ブレーキ、後方視野確認装置、呼気吹き込み式アルコールインターロックなどのＡＳＶ関連機器、ドライブレコーダの導入を促進するため助成等の支援を行う。なお、ＡＳＶ機器の導入支援にあたっては、行政との連携に配意するとともに、ドライブレコーダの開発状況を把握し、適時適切に導入促進対象の見直しを図る。

②トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上を図る。

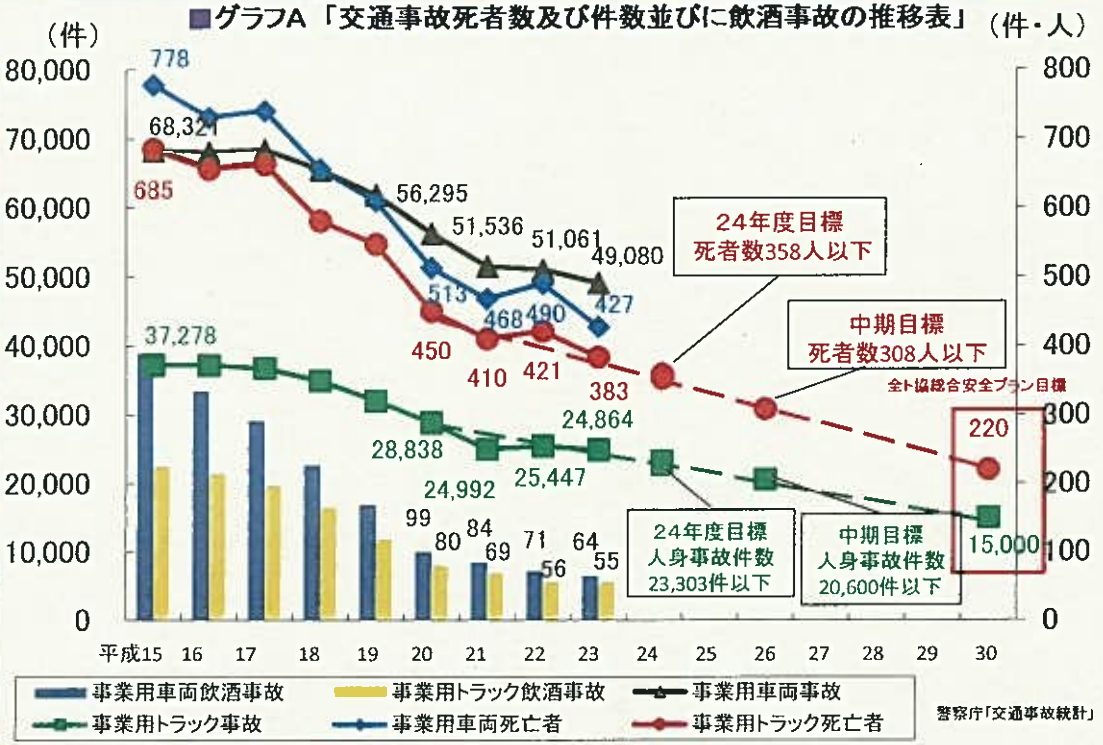
・安全運転研修受講に対し助成を実施する。
・各種媒体による効率的、効果的な啓発、広報活動を実施する。
・トラックドライバー・コンテスト等を実施する。

③事故を分析し、事故の態様に即した対策を検討し、活用を図る。

・交通事故分析調査を行い、原因及び対策について検討整理し活用する。

④上記のほか「トラック事業における総合安全プラン2009」等に基づき諸対策を推進する。

■グラフA「交通事故死者数及び件数並びに飲酒事故の推移表」



警察庁「交通事故統計」

輸送の安全の確保①

平成２４年度事業実績の概要

①ASV（先進安全自動車）関連機器及びドライブレコーダの導入を促進する。

助成事業名	台数・金額
１ドライブレコーダ	17，975台
２ＡＳＶ装置（衝突被害軽減ブレーキ等）	4，211台
３安全装置（後方視野確認支援装置）	9，263台
１～３　助成総額	497百万円

●新規又は改善・強化等施策の実施内容
安全対策に極めて有効なドライブレコーダの普及が十分でないことから、ドライブレコーダの普及促進を重点実施した。（対前年度約6,000台の増）

②トラック運転者の運転技術・マナー及び安全意識の向上を図る。

●特定の研修施設における安全運転研修受講に対し助成を行った。
（受講助成者1，513名、助成総額37百万円）
●「トラックドライバー・コンテスト（出場者数128名）」を実施するとともに、全国の高速道路等において路線連盟と「安全共同パトロール」を共同実施し、安全指導を行った。（定点指導台数42，770台、通知表発行1，592枚）

●新規又は改善・強化等施策の実施内容
●ドライブレコーダ映像を活用したWeb版ヒヤリハット集を制作し、全ト協ホームページ上で公開した。（事例件数35件）
●春先から営業用トラックによる死亡事故件数が増加傾向にあったことから、追突事故の防止、トレーラー事故の防止及び交差点事故の防止を重点対策とした「平成24年下期交通事故防止緊急特別対策」を実施。

●事業用トラックの事故の約半数を占める追突事故の防止対策として、東京海上日動リスクコンサルティング㈱と連携し、「『トラック追突防止マニュアル』活用セミナー」を全国30箇所の協会又は協会支部にて開催し、2,000人以上が参加した。

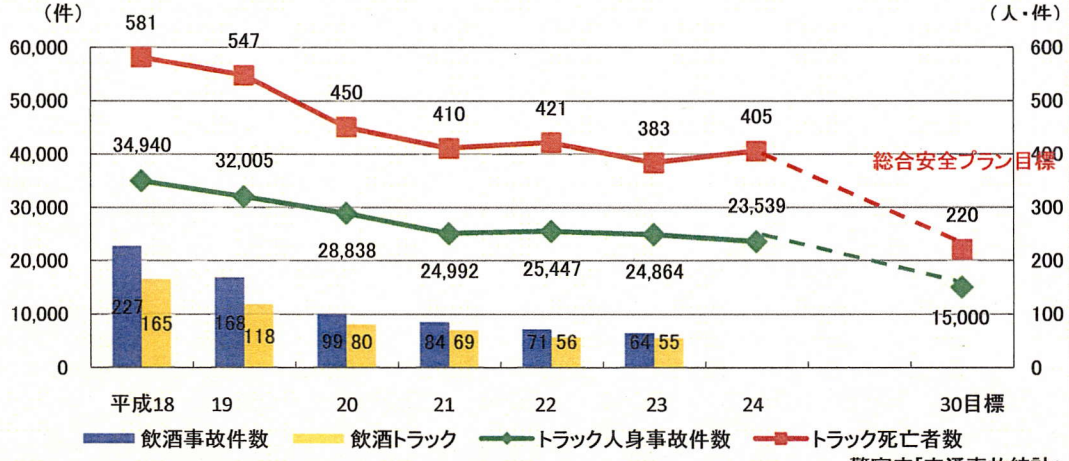
③事故を分析し、事故の態様に即した対策を検討し、活用を図る。

●事業用貨物自動車の事故実態を交通事故データベースから集計分析し、それらの分析事例をもとに事例集を作成し事故防止活動に供した。

④上記のほか「トラック事業における総合安全プラン2009」等に基づき諸対策を推進する。

●「正しい運転・明るい輸送運動」、「不正改造車を排除する運動」の実施、国の交通安全運動等への参加など、総合安全プランに基づき諸対策を実施。

■グラフB「事業用トラックによる死者数及び人身事故件数の推移」



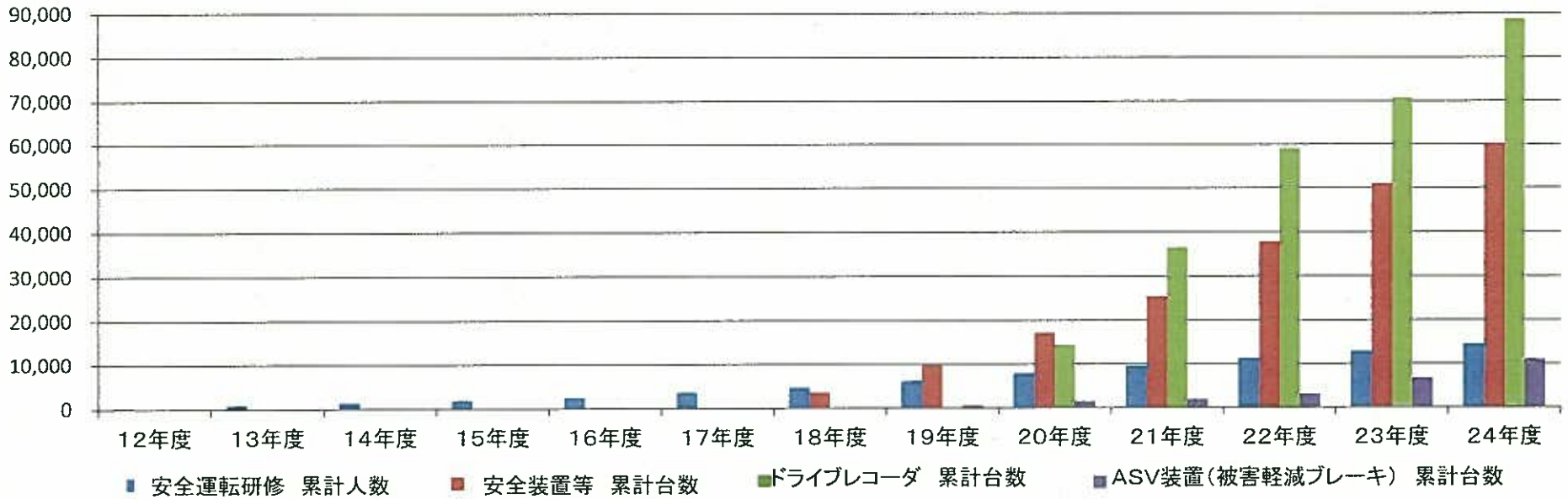
警察庁「交通事故統計」

平成24年度実績　交通事故死者数405人（前年比22人5．7　%増）　⇒交通事故死者数目標　358人を47人上回る

平成24年度実績　人身事故件数23，539件（前年比▲1，325件 5．3%減　）⇒ 交通事故人身事故件数目標 23,303件を236件上回る

評価委員による総合評価　B

交通対策助成事業　実績推移



	安全運転研修		安全装置等		ドライブレコーダ		ASV装置（被害軽減ブレーキ）		合　計
	助成額（千円）	累計人数	助成額（千円）	累計台数	助成額（千円）	累計台数	助成額（千円）	累計台数	助成額（千円）
12年度	29,198	456							29,198
13年度	25,262	941							25,262
14年度	33,648	1,447							33,648
15年度	36,053	1,993							36,053
16年度	41,780	2,605							41,780
17年度	41,501	3,671							41,501
18年度	44,149	4,767	36,430	3,643			21,000	105	101,579
19年度	54,512	6,227	61,890	9,832			28,050	615	144,452
20年度	59,515	7,894	72,680	17,100	142,650	14,265	44,825	1,430	319,670
21年度	60,553	9,550	84,400	25,540	221,970	36,462	25,630	1,896	392,553
22年度	56,324	11,239	122,770	37,817	225,560	59,018	67,815	3,129	472,469
23年度	38,768	12,859	131,370	50,954	116,670	70,685	141,779	6,786	428,587
24年度	36,875	14,372	92,630	60,217	298,986	88,660	105,110	10,997	533,601
合計	558,138	14,372	602,170	60,217	1,005,836	88,660	434,209	10,997	2,600,353

輸送の安全の確保②

中期目標	労災事故による死者数、死傷者数の減少を図る（ただし当面、自家用トラック等も含まれる労災事故統計整理上の事業分類である「陸上貨物運送業」に係る死者数、死傷者数の減少を目標とする。なお、今後、営業用トラックに係る労災事故データの把握に努め、当該データ把握が可能となった段階で、明確な数字目標を設定する。）

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	死者129人、死傷者数13,040人より減少させる	前年度実績（ただし、前年度実績が平成24年度目標を上回る場合は、平成24年度目標）より減少させる	前年度実績（ただし、前年度実績が平成24年度目標を上回る場合は、平成24年度目標）より減少させる

中期目標設定の背景及び理由

陸上貨物運送業の労災事故は、長期的には交通事故の大幅な減少により減少傾向にあるが、荷役作業中の事故は減少傾向にあるとは言えないことから、労災事故原因の多くを占める交通事故防止対策を推進することは必要不可欠であるが、労務管理や健康管理の観点からも労災事故の減少を目標に取り組む必要がある。

中期目標に係る中期事業計画

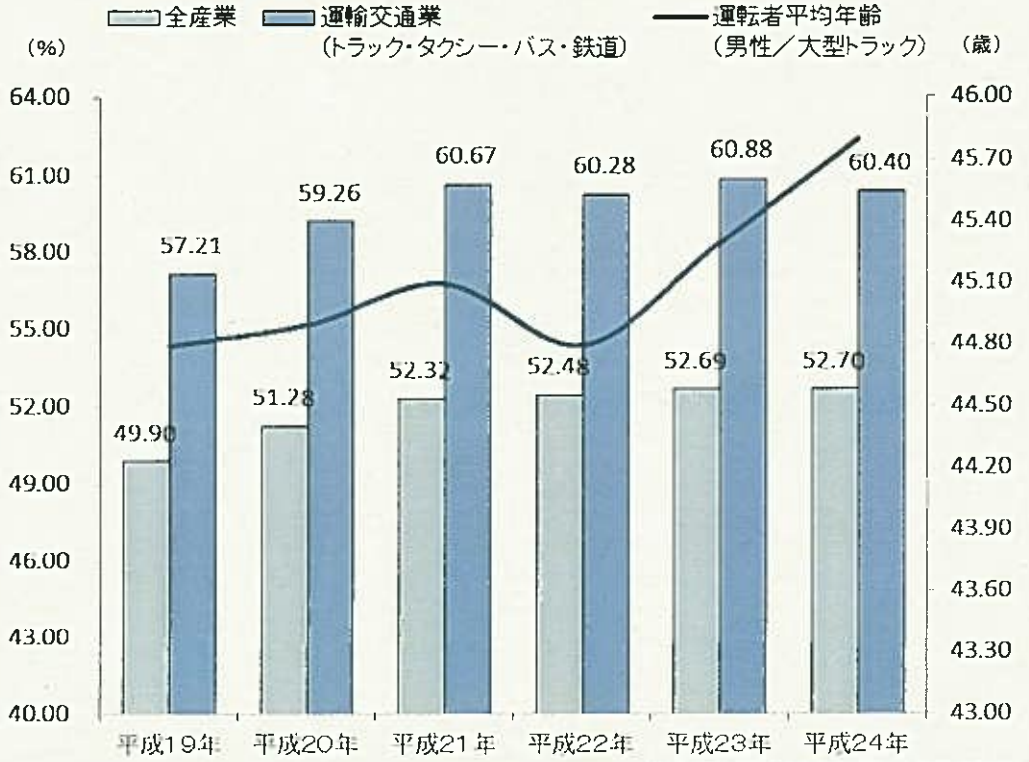
①トラック運転者の高齢化を踏まえ、トラック運転者の健康管理を支援し、平成26年度までに、トラック運転者の健康診断による有所見率（グラフA参照）を60%以下にする。

- 事業者が行うＳＡＳ（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査に対し支援を行うとともに、検査結果の効果的な活用を推進する。
- 健康管理マニュアル、健康管理手帳の作成配布をはじめ各種媒体等を通じた効率的、効果的な啓発活動及び支援を行う。

②荷役作業等における労災事故防止対策を推進する。

- 過労死及び荷役作業等の事故実態、原因等の把握、分析に努める。
- 労災事故防止及び安全体制の確立に向けた啓発等の推進を図る。
- 長距離運行運転者のための休憩施設であるトラックステーションの運営の効率化を図りつつ、利用の向上・促進を図る。

■グラフA「定期健康診断の有所見率の推移（全産業と運輸交通業）」



厚生労働省「業務上疾病発生状況等調査」
全ト協「トラック運送事業の賃金実態」

平成２４年度事業実績の概要

①トラック運転者の高齢化を踏まえ、トラック運転者の健康管理を支援し、平成26年度までに、トラック運転者の健康診断による有所見率を60%以下にする。

●SASスクリーニング検査を受診した15，018人に対し、受診費用の一部（約5割）を助成した（グラフB）。なお、SASスクリーニング検査の効果を確認するため、検査の結果、SASと診断された場合の対応方の集約を行った。
●トラックドライバーの健康に起因する事故の撲滅を図るとともに、ドライバー自身による健康管理を効果的に進めるために、生活習慣に係る疾病の基礎知識、生活習慣の改善、疲労回復のポイント等を分かりやすくまとめた健康管理手帳を作成し配布した。
●厳しい経営環境の中、低迷している定期健康診断の受診率の向上を図るため、交付金を定期健康診断受診の助成に充てることができるよう要望したところ、ドライバーの健康状態に起因する事故の発生状況が平成22年の23件から平成23年の42件と急激に増加していることも踏まえ、平成25年度から3年間は交付金による助成が認められた。

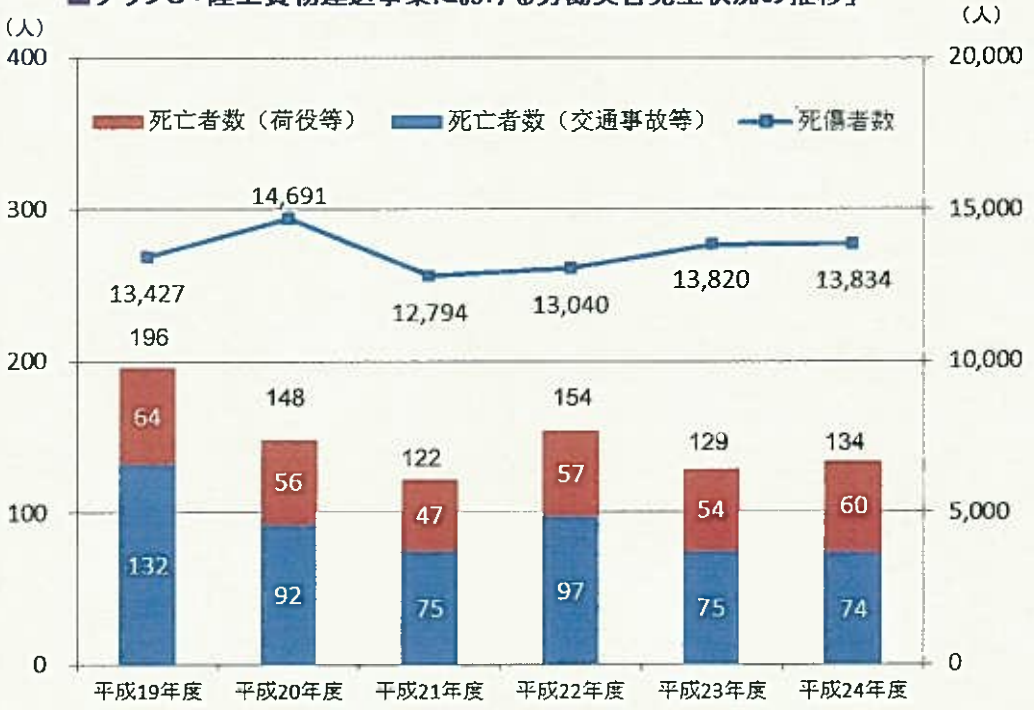
②荷役作業等における労災事故防止対策を推進する。

●分析のためのデータを整理するため、「トラックドライバー実態調査」や、長距離運行におけるトラックドライバーの労働時間及び運行実態等の現状、事業者の改善基準告示遵守に向けた取り組み、近年の労働環境に対する意向等を調査分析し編纂した。
●トラック運送事業における労働災害の7割が荷役作業中に発生しており、このうちの7割が荷主の事業場で発生していることから、①荷主業界への協力依頼文の発信、②荷主業界団体及び傘下会員へのリーフレット「荷主の皆様へ～荷役作業時の事故防止のために…5つの大事なお願い」を作成（10万部）・配付、③都道府県トラック協会会員事業者を通じた取引先へのリーフレットの配付、④荷主業界専門紙等への広告掲出（厚生労働省・国土交通省後援）、⑤機関紙「広報とらっく」やホームページ、全ト協提供のラジオ番組にける広報活動など、労災防止の特別対策を実施した。
● TSの管理運営を行う（公財）貨物自動車運送事業振興センターに対し、改修等経費として445，477千円の助成を行い、同センターは老朽化の進む施設の改修・補修を進め、24年度には113件の改修工事と194件の軽微な補修工事を実施し、より利用者が使いやすく快適な施設となるよう、利用の向上・促進に努めた。また、携帯電話等の普及にあわせ、ドライバーが携帯サイトでTSを手軽に検索できるようバーコードを作成。全ト協HPに掲載し、利用の向上を図った。

■グラフB「SASスクリーニング検査助成事業（全都道府県）の申請状況推移」

年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
事業所	927	809	1，264	1，104	948	779
申請者	43，692	29，410	26，330	22，069	16，355	15，018
前年比	31，856	▲14，282	▲3，080	▲4，261	▲5，714	▲1，337

■グラフC「陸上貨物運送事業における労働災害発生状況の推移」



厚生労働省（報道発表）「平成24年の死亡災害・重大災害発生状況等について」

※脳・心臓疾患等による過労死等の認定件数は71件と、前年から4件減少た。

輸送の安全の確保②

※トラックステーションの概要

交付金を財源として長距離トラック運転者のための休憩施設として整備された、（公財）貨物自動車運送事業振興センターが建設・管理・運営する施設（運行管理センター、事業用トラック専用駐車施設、運転者向け宿泊施設等である）。事業用トラック専用の休憩施設として、輸送の安全確保と運転者の労働環境改善に寄与している。

全国４０カ所（資源の有効活用の観点から、利用度が極めて低い三国峠ＴＳを閉鎖した結果、平成２４年１０月以降３９ヶ所）にあるトラックステーションは、主要国道に整備されている。ここ数年、利用台数、利用者数は減少をたどってきていたが、平成２４年度には、年間２３７万台のトラックが立ち寄り、福祉施設の利用者数は１４９万人を数え、平成２４年度になって増加に転じた。（右記）。

＜トラックステーション（39ヶ所）及び保養施設（1ヶ所）の設置状況＞
平成25年7月現在

出典：公財）貨物自動車運送事業振興センター
「全国トラックステーションガイドブック（平成23年10月版）」一部改変

■「TSトラック立寄台数と福祉施設利用者数」

（公財）貨物自動車運送事業振興センター「TS年度別トラック立寄台数と福祉施設利用者数」

平成24年度実績　労災死亡数134人（前年比＋5人3．9%増）　⇒労災死亡者数目標　129人を5人上回る

平成24年度実績　労災死傷者数13，834人（前年比＋14人0．1%増）　⇒労災死傷者数目標　13,040人を794人上回る

評価委員による総合評価　B

環境の保全①

中期目標

2020年度（平成32年度）を目途とした「低炭素社会実行計画」の策定を念頭において、CO2削減対策に取り組む。但し、現段階では、トラックに係る技術的な動向を見極める必要もあり、平成32年度に向けた長期に亘る見通しが立たないことから、当面は2010年度（平成22年度）を達成目標とした「環境対策中期計画」の達成状況及び「環境自主行動計画」（平成20～24年度）を踏まえて、平成23年度中にCO2の削減中期目標として下記の2項目を定める。

（1）CO2排出原単位で0.139 kg-CO2/トンキロ以下とする。

（2）営業用トラックの輸送分担率を87．6%より向上させる。

※ 政府の明確な方針が示されるまでは、具体的な数値設定ではなく、23年度に公表された“平成21年度の数値”を超える改善として設定した。

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	（ｉ）CO2排出原単位で0.139kg-CO2/トンキロ以下とする。 （ii）営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。	（ｉ）CO2排出原単位で0.139kg-CO2/トンキロ以下とする。 （ii）営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。	（ｉ）CO2排出原単位で0.139kg-CO2/トンキロ以下とする。 （ii）営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。

中期目標設定の背景及び理由

（1）「京都議定書」批准内容 ： 日本2008年（平成20年）～2012年（平成24年）で1990年比 CO2排出6%削減

区分	１９９０年度（平成2年度）	２０１０年度（平成22年度） 目標	２０１１年度（平成23年度） 達成状況
運輸部門 「京都議定書目標達成計画」	CO2排出量 2億1，700万トン	CO2排出量 2億4，000～2億4，300万トン	CO2排出量 2億3，000万トン （1，300万トン）
うち、トラック（営業用、自家用）	CO2排出量 9，400万トン	― ― ―	CO2排出量 7，900万トン （▲1，500万トン） トラックのCO2削減が運輸部門の目標達成に大きく貢献

（2）トラック協会のCO2削減に向けた自主的な取組

『環境対策中期計画（全ト協独自の取組／平成１８年度策定）』					参考：『環境自主行動計画』	
営業用トラック	基 準	目 標	実 績		基 準	目 標
	2004年度（平成16年度）	2010年度（平成22年度）	2010年度（平成22年度）	2011年度（平成23年度）	1996年度（平成8年度）	2008（平成20年度）～2012年度（平成24年度）（平均値）
CO2排出原単位	0.158kg-CO2/トンキロ	0.137～0.147kg-CO2/トンキロ	0.125kg-CO2/トンキロ	0.124kg-CO2/トンキロ	0.197kg-CO2/トンキロ	1996年度（平成8年度）比30%削減 0.137kg-CO2/トンキロ（▲30%）
輸送分担率	86．1%	87～88%にアップ	87．7%	87．6%	（経団連が推進する取組みに賛同策定）	

※平成22年度の輸送トンキロが、今年公表された「自動車輸送統計年報」（国交省）で遡及して変更されているため、昨年度の評価書とCO2排出原単位の数値が異なる。

中期目標に係る中期事業計画

①低公害車、アイドリングストップ支援機器及び※EMS機器の導入を促進する。

・低公害車、アイドリングストップ支援機器及びＥＭＳ機器等省エネ機器の導入を促進するため、助成等の支援を行う。なお、低公害車、アイドリングストップ支援機器及び省エネ機器の開発状況を把握し、適時適切に導入支援対象の見直しを図る。

・低公害車、省エネ機器等の購入を近代化基金融資の対象とするとともに、当該融資については、一般融資の場合の利子補給率に比べ高い率の利子補給を行う。

※エコドライブ・マネジメント・システム

②環境対策や省エネに関する知識の取得及び意識の向上を図る。

・エコドライブ推進マニュアルなど省エネに関する知識の取得に役立つ啓発資料をホームページ上に公開し、省エネの取り組みに対する支援を行う。

③環境対策、省エネの促進に向けて省エネ機器等の導入効果等を把握する。

・助成金を活用して低公害車、ＥＭＳ機器など環境対策に有効な機器等を導入した事業者に対して、導入効果や事例及び機器等の課題について、使用実態を把握する。

平成２４年度事業実績の概要

①低公害車、アイドリングストップ支援機器及び省エネ機器の導入を促進する。

助成事業名	台数・金額
１低公害車導入助成	1，020台
２ＥＭＳ機器導入助成（デジタル式運行記録計など）	12，402台
３アイドリングストップ支援機器助成（エアヒーター、車載バッテリー式冷房装置等）	1，040台
１～３ 助成総額	370百万円
上記導入に係る地方ト協が行う近代化基金融資利子補給に対する助成（利子補給率１．２%のうち０．４%助成）	1，509千円
○新規又は改善・強化等実施内容 天然ガススタンド設置助成	37，000千円（一基）

②環境対策や省エネに関する知識の取得及び意識の向上を図る。

●「エコドライブ推進マニュアル」や「エコドライブ実施中」ステッカーを配付し、事業者やドライバーの取り組みの支援を行った。
●交通エコモ財団が実施する、「エコドライブ活動コンクール」への参加、及びグリーン経営認証の取得を促進した。

アイドリングストップ支援機器（エアヒーター）

アイドリングストップ支援機器（バッテリー式冷房装置）

夏期・冬期のアイドリングストップを支援

EMS機器（デジタル式運行記録計）

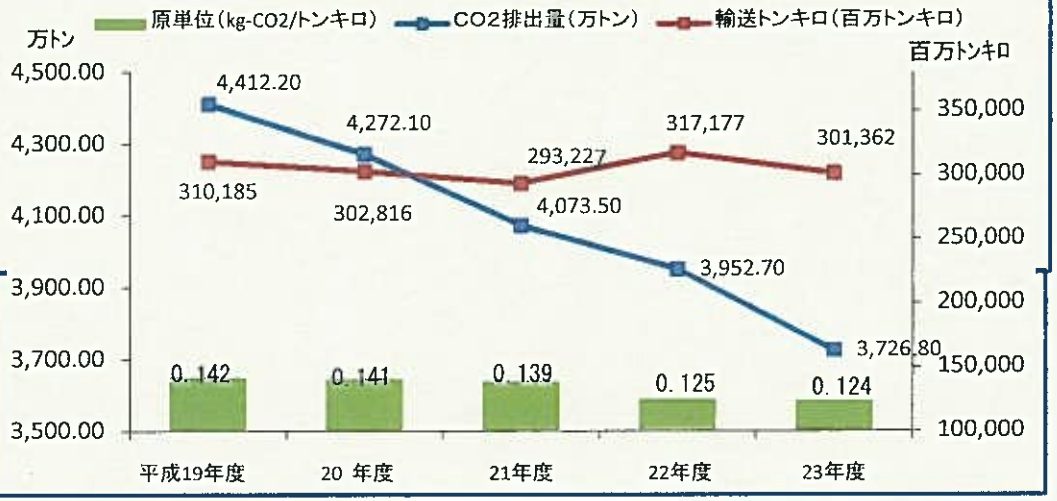
走行データを記録し、エコドライブの指導等に活用。

③環境対策、省エネの促進に向けて省エネ機器等の導入効果等を把握する。

○環境対策省エネ機器や低炭素型エネルギーを積極的に活用するため、以下の取り組みを行った。
・助成金を活用して低公害車、ＥＭＳ機器など環境対策に有効な機器等を導入した事業者に対して、導入効果や機器等の課題について、使用実態を把握するための調査を実施した。（EMS機器導入：6.3%燃費改善、ｴｱﾋｰﾀｰ導入：ｱｲﾄﾞﾘﾝｸﾞ時間3.5時間削減、ﾊﾞｯﾃﾘｰ式冷房装置導入：ｱｲﾄﾞﾘﾝｸﾞ時間4.8時間削減、ＣＮＧ車導入：CO2 3.2%削減　ハイブリッド車導入：CO2 17.1%削減）

○新規又は改善・強化等実施内容
・23年度に設置した「CNGトラック普及推進委員会」を継続して開催し、CNGトラック普及促進のための個別課題や提言等をとりまとめた。

■グラフB 営業用トラックのCO2排出量と輸送トンキロの推移

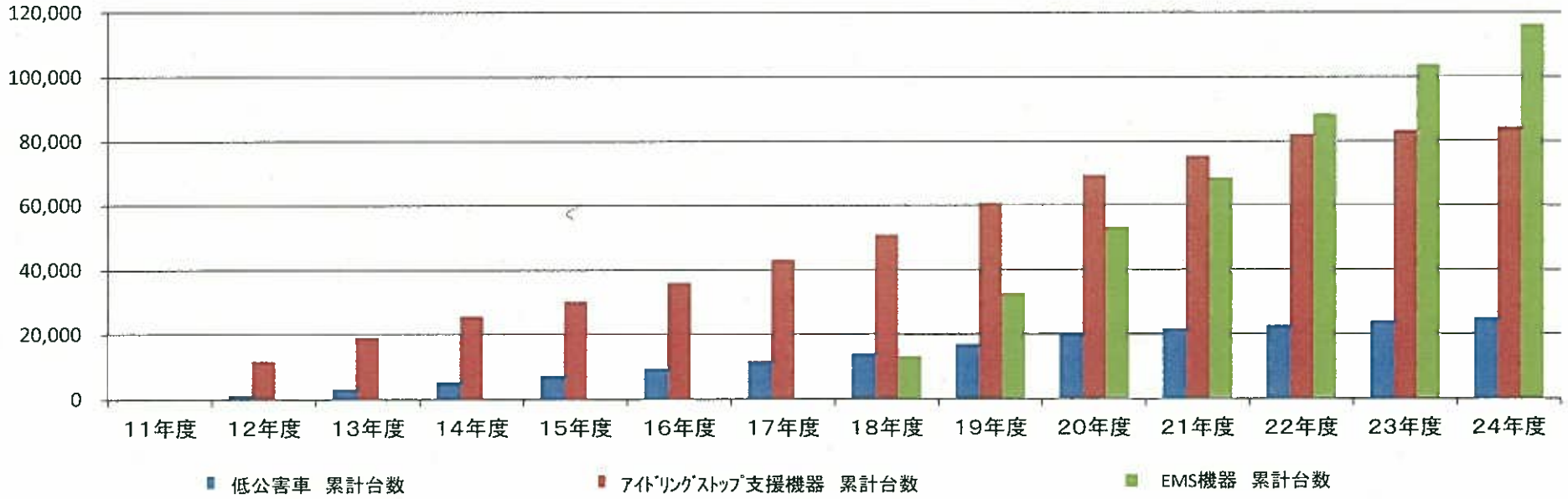


平成23年度CO2排出量実績　0.124kg-CO2/トンキロ　⇒CO2排出量目標0.139kg-CO2/トンキロを0.015kg-CO2/トンキロ下回り6%減

平成23年度輸送分担率実績　87.6%　⇒輸送分担率目標87.6%より向上させることは未達成だが横ばい。

評価委員による総合評価　A

環境対策助成事業　実績推移



	低公害車		ｱｲﾄﾞﾘﾝｸﾞｽﾄｯﾌﾟ支援機器		EMS機器		合　計
	助成額(千円)	累計台数	助成額(千円)	累計台数	助成額(千円)	累計台数	助成額(千円)
11年度	791,056	492					791,056
12年度	1,096,232	1,421	45,307	11,768			1,141,539
13年度	1,113,590	3,264	26,419	19,060			1,140,009
14年度	1,302,904	5,345	16,617	25,435			1,319,521
15年度	1,024,151	7,154	15,092	30,210			1,039,243
16年度	1,205,244	9,419	32,081	36,035			1,237,325
17年度	1,609,438	11,708	40,281	43,018			1,649,719
18年度	1,254,666	14,052	49,004	50,683	130,720	13,072	1,434,390
19年度	378,725	16,786	83,530	60,640	194,680	32,540	656,935
20年度	563,958	20,355	94,739	69,389	204,690	53,009	863,387
21年度	180,780	21,598	63,956	75,391	154,970	68,506	399,706
22年度	165,526	22,591	97,039	81,940	203,650	88,611	466,215
23年度	166,057	23,848	129,154	83,122	161,200	103,836	456,411
24年度	132,254	24,868	113,428	84,162	124,020	116,238	369,702
合計	10,984,581	24,868	806,647	84,162	1,173,930	116,238	12,965,158

環境の保全②

中期目標

NOx・PM法（※）対策地域内の自動車排ガス測定局における
NO2、SPMの環境基準100%を達成する。

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	（ⅰ）NO2 96.2%以上 （ⅱ）SPM 100%	（ⅰ）NO2 98.1%以上 （ⅱ）SPM 100%	（ⅰ）NO2 100% （ⅱ）SPM 100%

中期目標設定の背景及び理由

低公害車の導入や最新規制適合車への代替を積極的に推進したこと等により、NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局におるNO2、SPM（浮遊粒子物質）の環境基準は、グラフAに示すとおり、概ね達成された（2009年度実績　NO2:92.9%、SPM：100%）ことから、今後は、さらに環境基準100%達成を目標とするとしたものである。

※自動車ＮＯｘ・ＰＭ法の概要（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法）

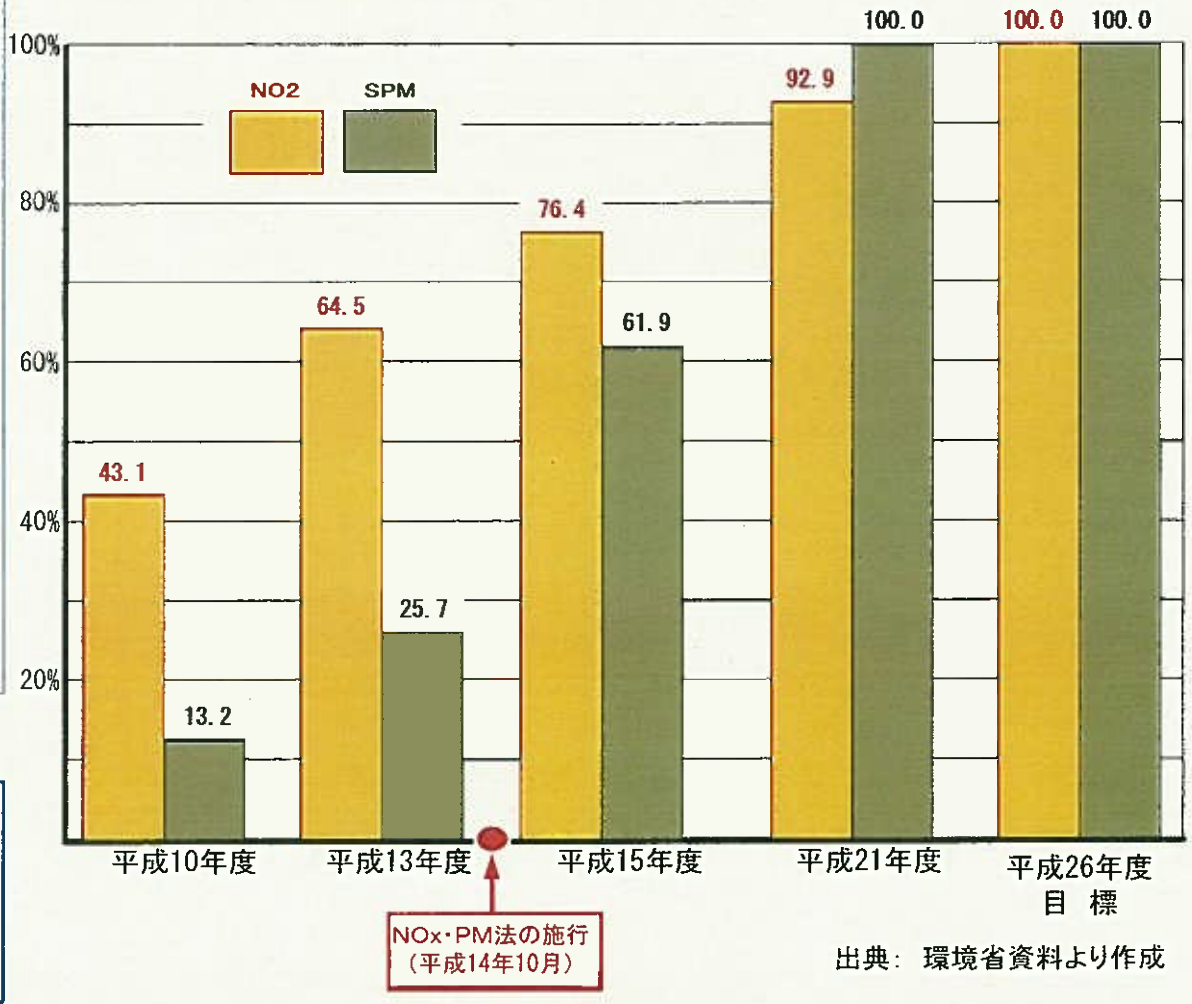
■概要
ディーゼル自動車から排出される窒素酸化物(NOx)を抑制することを目的に、平成4年に関東・関西地方の大都市圏を対象に制定された「自動車NOx法」が元となり、平成13年に改正・名称変更。これに伴い、規制対象物質としてPM（粒子状物質）が加えられ、対策地域として中部圏が追加された。

■対策地域
関東圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県の各都県の一部
関西圏：大阪府、兵庫県の両府県の半数以上の市町
中部圏：愛知県の半数以上と三重県の一部の市町

■対象車両
トラック・バス（ディーゼル、ガソリン、LPG）及びディーゼル乗用車並びに特種用途車

■規制内容
NOx、PMの排ガス基準値が定められ、非適合車は、順次、対策地域内に使用の本拠を置くこと（車検を通すこと）ができなくなる（車種規制）。
なお、本法の車種規制だけでは対策地域外に使用の本拠のある車の流入が阻止できず、大気環境の改善効果が期待できないことから、関東地方の一都三県（埼玉県、千葉県、東京都（島嶼除く）、神奈川県）の全域及び大阪府、兵庫県の一部地域については各自治体のディーゼル車規制条例により非適合車両の走行（大阪府は発着）が禁止されている（運行規制）。

■グラフA　NO2・SPM環境基準達成状況（自動車NOx・PM法の対策地域の自排局）



出典：　環境省資料より作成

中期目標に係る中期事業計画

最新規制適合車への代替を支援する。

・最新規制適合車購入を近代化基金融資の対象とするとともに、当該融資については、一般融資の場合の利子補給率に比べ高い率の利子補給を行う。

平成２４年度事業実績の概要

最新規制適合車への代替を支援する。

●ポスト新長期規制適合車への代替及び低公害車・省エネ機器の購入を促進するため、対象車両の導入を近代化基金融資（輸送サービスの改善②経営基盤の強化に詳細記載）の対象とするとともに、当該融資については、一般融資の場合の利子補給率（0.6%）に比べ、高率の利子補給（0.9%）を行った。なお、全ト協は都道府県ト協が行う、利子補給率0.9%のうち、0.3%を助成した。
●NOx・PM法非適合車から適合車への代替融資については既融資分の利子補給を行った。
NOx・PM法適合車への代替が順調に進んだことにより、NOx・PM法非適合車の占める割合が全国で約20%程度となった。

■グラフB「地方近代化基金融資実績（各年度末残高）推移」　単位：百万円

	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
合　計	75, 816	68, 355	84, 117	102, 587
ＮＯｘ代替	75, 725	68, 180	43, 076	23, 733
ポスト新長期	－	－	40, 653	78, 352
低公害車	91	175	388	502
全ト協による利子補給助成	315	293	270	328

適合車ステッカー

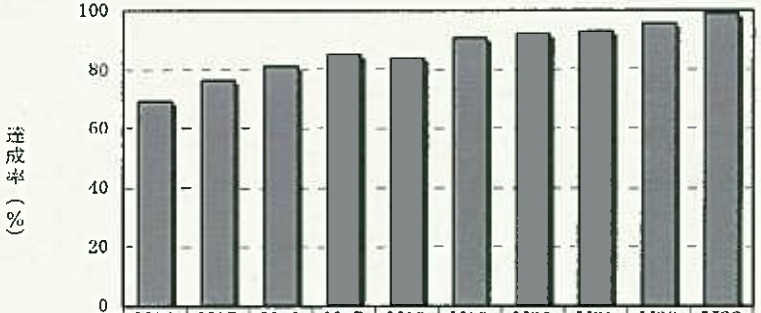
排出ガス規制に適合しているクリーンな自動車を見分けることができるようにするため、環境省・国土交通省が作成。

対策地域を発着地として運行する者は、車種規制適合車等を使用し、適合車等標章（ステッカー）を表示（大阪府）。

■グラフC「自動車NOx・PM法対象地域内におけるNO2及びSPMの環境基準達成率」

NO2（二酸化窒素）

（自排局）

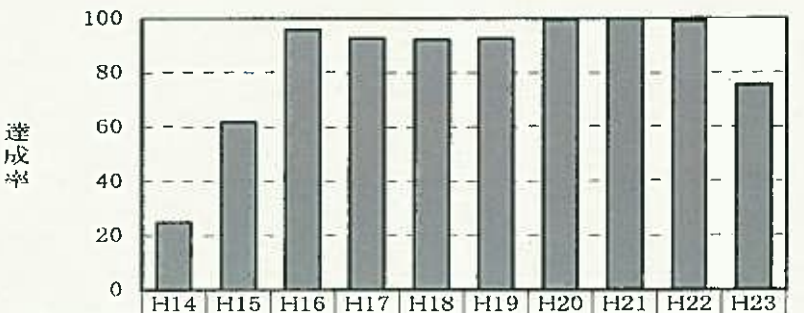


	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
達成率(%)	69.3	76.4	81.1	85.1	83.7	90.6	92.0	92.9	95.7	99.1
有効局数	205	212	217	222	227	224	225	226	207	219
達成局数	142	162	176	189	190	203	207	210	198	217

平成23年度の対策地域全体での有効な自動車排ガス測定局数は219であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は217局（99.1%）となっており、平成22年度と比較して達成率が3．4ポイント改善した。

SPM（浮遊粒子状物質）

（自排局）



	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
達成率%	24.7	61.9	96.1	92.8	92.1	92.5	99.5	100	99.0	75.6
有効局数	182	197	206	209	215	212	213	214	197	209
達成局数	45	122	198	194	198	196	212	214	195	158

平成23年度の対策地域全体での有効な自動車排ガス測定局数は209であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は158局（75.6%）となっており、平成22年度と比較して達成率は23.4ポイント悪化したが、これは黄砂の影響によるものと見られている。　環境省（報道発表）「平成23年度大気汚染状況について」

平成23年度実績　NO2　99．1%（平成22年度比　NO2　3．5%改善）　⇒NO2目標96.2%を2.9%上回る。

平成23年度実績　SPM75．6%　（平成22年度比　SPM　23．6%低下）
⇒SPM目標100%を大幅に下回ったが、黄砂の影響によるものであり、改善傾向にあるものと推測される。

評価委員による総合評価　A

事業適正化①

中期目標	巡回指導による事業の適正化の充実強化を図る。具体的には、地方適正化実施機関が行う巡回指導結果（※）は、「A」、「B」、「C」、「D」、「E」、「その他」とされるが、中期計画期間中、毎年度、「A」、「B」の占める割合を2%（ポイント）を超えて増加させ、「C」、「D」、「E」、「その他」の占める割合を2%（ポイント）を超えて減少させることを目標とする。

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	対前年度実績2%増	対前年度実績2%増	対前年度実績2%増

中期目標設定の背景及び理由

過去の巡回指導結果（右記の推移表参照）及び安全性評価事業認定（Gマーク）事業所数の経年推移を踏まえ、中期目標の設定を行ったものである。すなわち、平成１５年度から平成２２年度までの巡回指導結果A，Bの増加率は、平均して約１％（平成１５年度から７年間で７％）であることから、今後は２％を超えることを目途とするものである。

平成１５年度以降の巡回指導結果推移表

区分	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
A，B	39.1%	37.3%	38.9%	39.1%	40.4%	42.3%	40.9%	46.1%
C以下	60.9%	62.7%	61.1%	60.9%	59.6%	57.7%	59.1%	53.9%
A，B増減	—	-1.8%	+1.6%	+0.2%	+1.3%	+1.9%	-1.4%	+5.2%
H15比増減	—	-1.8%	-0.2%	+0.0%	+1.3%	+3.2%	+1.8%	+7.0%

中期目標に係る中期事業計画

全国適正化実施機関として、適正化事業が全国的に的確に遂行されるように地方適正化実施機関を指導するとともに、国、地方適正化実施機関との連携強化を図る。

・各種連絡会議を通じて、国、全国適正化実施機関、地方適正化実施機関との連携の強化を図る。
・適正化事業指導員研修並びに荷主及び事業者に対するコンプライアンスの確保に関する啓発を推進する。

事業者巡回指導

適正化事業指導員研修

※適正化実施機関と評価基準の概要

適正化実施機関は、平成２年１２月施行の貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の遵法意識の高揚や貨物自動車運送に関する秩序の確立を図る民間の活動機関（国土交通大臣からトラック協会が同機関として指定されている）。

■全国適正化事業実施機関の事業（貨物自動車運送事業法（以下「法」）第４４条）
①地方適正化事業の円滑実施に係る基本指針の策定、連絡調整及び指導
②適正化事業指導員研修（この研修の受講及び１年間の実務経験により、指導員資格を得て、協会業務とは異なる立場で指導を行う。）
③輸送秩序の確立に係る啓発・広報

■地方適正化事業実施機関の事業（法第３９条）
①輸送の安全を阻害する行為の防止又は法及び法に基づく命令の遵守に係る指導（巡回指導、パトロール）
②貨物自動車運送事業者以外の者が同運送事業を経営することの防止に係る啓発及び輸送秩序の確立に係る啓発・広報
③事業者又は荷主からの苦情の処理等

○巡回指導と事業者への総合評価の基準
巡回指導の結果、指導項目の「適」項目の占める割合で評価する。
Ａ：90%以上、Ｂ：80%以上90%未満、Ｃ：70%以上80%未満、Ｄ：60%以上70%未満、Ｅ：60%未満　「その他」：指導項目１５項目以下

○巡回指導とフォローアップ
巡回指導の結果、「否」の項目については、巡回指導から３カ月以内に指導結果のフォローアップを実施する。

事業適正化①

平成２４年度事業実績の概要

全国適正化実施機関として、適正化事業が全国的に的確に遂行されるように地方適正化実施機関を指導するとともに、国、地方適正化実施機関との連携強化を図る。

●平成24年度の適正化事業活動指針を定め、これに基づき適切な運営に努めた。全国において、官・労・使等による「貨物自動車運送適正化事業対策協議会」を開催。地方においても、「地方評議委員会」を開催し、適正化事業に係る当面の諸課題について意見交換を行い、連携を強化した。

●コンプライアンス確保対策として、①貨物自動車運送事業法等関係法令の遵守徹底、②不公正取引の是正及び適正運賃収受問題等の推進、③原価意識及び原価管理の徹底等経営体質の改善、④輸送秩序を阻害する行為の防止対策の推進の4項目を年間行動計画として策定し、各県ト協と協調して啓発活動を行った。

●「自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等の改正」の更なる徹底を期すため、啓発リーフレットを作成し、巡回指導等を通じ、社会保険等の適正加入指導及び法令遵守の徹底を図った。

■新規又は改善強化等施策の実施内容

●全国研修は平成24年度からカリキュラムを刷新し、巡回指導に関する実践的な内容で実施した。また、官民合同による地方ブロック単位開催の研修等を通じて、各指導項目における「適」・「否」判定等に係る問題等について意見交換を行い、評価基準の更なる全国均一化と指導員のレベルアップを推進した。これにより、適正化事業が的確に遂行されるよう指導員の評価能力向上の強化に努めた。

※初級研修1回（49名）、専門研修1回（58名）、特別研修1回（55名）
ステップアップ研修1回（44名）、システム研修（延べ123名）、ブロック研修等22回

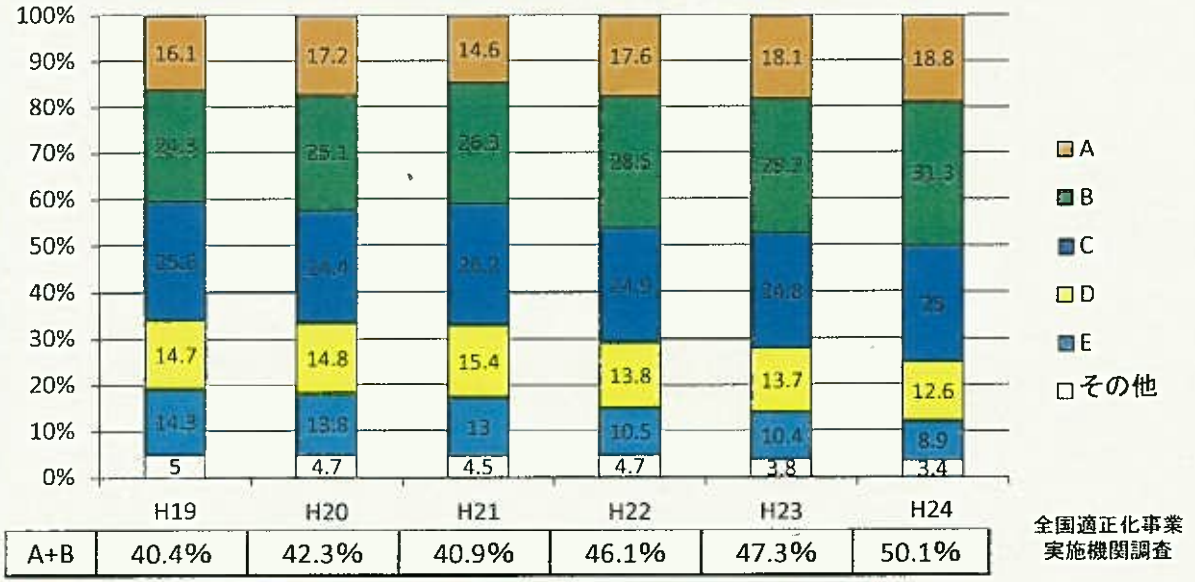
●巡回指導の結果、点呼を全く実施していない等、悪質性の高い事業所等について、行政への報告等が強化されたことを受け（平成25年3月29日付国土交通省通達）その円滑な施行に着手した。

●平成25年2月より、適正化情報処理システムを更新し、巡回指導結果の分析機能の強化等を図った。

適正化事業に係るデータの推移

	H19	H20	H21	H22	H23	H24
巡回指導件数	31,174	31,859	29,436	28,619	28,073	27,985
指導項目数	148,164	148,411	139,399	120,396	119,538	110,920
全国指導員数	390	400	404	406	413	403
苦情処理件数	817	815	1,163	1,457	1,657	1,627

■グラフA「適正化巡回指導総合評価推移表」平成19年度 ～ 平成24年度



	H19	H20	H21	H22	H23	H24
A+B	40.4%	42.3%	40.9%	46.1%	47.3%	50.1%

全国適正化事業実施機関調査

平成24年度実績　A、B評価割合　50.1%（対前年度2.8%増加）　⇒A、B評価割合目標　49.3%を0.8%上回る

総合評価　A

事業適正化②

中期目標　平成26年度までに安全性評価事業認定（Gマーク）事業所数を、21，000まで増加させる。

年次目標	平成24年度	平成25年度	平成26年度
	18,000	20,000	21,000

中期目標設定の背景及び理由

①平成15年度より、適正化事業の一環としてトラック業界全体の安全性向上に寄与するため、トラック事業者の安全に対する取り組みを評価・認定する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）を実施している。平成22年度末現在、全国で15，197事業所（全事業所の18．1%、保有車両数の31．3%）が安全性優良事業所に認定され着実な進展をみている。

②平成15年度から平成22年度までの7年間で、認定事業所数は毎年度平均1，881増加している。この増加率で平成26年度までの4年間推移した場合、ほぼ達成が可能と見込まれる認定事業所21，000を目標としたものである。

平成１５年度以降の認定事業所数の推移と増減

	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
認定事業所数	2,030	4,632	6,669	8,205	9,712	11,276	13,136	15,197
増　減	—	2,602	2,037	1,536	1,507	1,564	1,858	2,061

※安全性評価事業の概要

■趣旨及び事業開始時期
安全性評価事業は、平成１５年７月より開始された事業で、全国適正化実施機関が貨物自動車運送事業者の安全性を認定・評価する制度。サービス利用者が、より安全で輸送品質の高い事業者を選択することができる環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価・認定・公表するものである（認定事業所はホームページに公表）。

■認定有効期間
認定の有効期間は２年（更新の場合は３～４年）。

■評価基準及び評価方法（右図参照）
申請事業者（営業所単位）から提出された申請書類に基づき、全国適正化実施機関が「①安全性に対する法令の遵守状況②事故・違反の状況③安全性に対する取組の積極性」を評価基準に基づき点数化し、『安全性評価委員会』への諮問・答申を経て評価決定する。

■認定マーク（Gマーク）等
認定された事業者には認定証を授与する。認定マーク、認定ステッカー及び認定ワッペンを交付し、各事業所に配置された事業用車両への貼付等を許可する。また、行政上の取扱いや（公社）全日本トラック協会の助成等において種々のインセンティブを付与されている。

■安全性優良事業所認定制度スキーム

全ト協「荷主向けリーフレット」より抜粋

中期目標に係る中期事業計画

安全性評価事業の事業者及び荷主への一層の浸透を進め、Gマーク取得事業者数の増加を図る。

・制度への理解促進を図るため、会員事業者及び荷主等への説明又は広報の推進を図る。
・認定作業量の増大に対応し、作業の一層の効率化、適正な運営のあり方について検討を進める。
・Gマーク取得のインセンティブ拡大に向けて、今後も検討を進める。

平成２４年度事業実績の概要

安全性評価事業の事業者及び荷主への一層の浸透を進め、Gマーク取得事業者数の増加を図る。

- 8,118事業所の申請を受け付け、7,596事業所を新たに認定した。これに平成22、23年度認定分10,511事業所を加え、認定事業所数は18,107事業所となった。
- 引き続き、事務局内にて作業の効率化、運営のあり方について検討を行い、作業場のあり方、経費の節約を見直した。

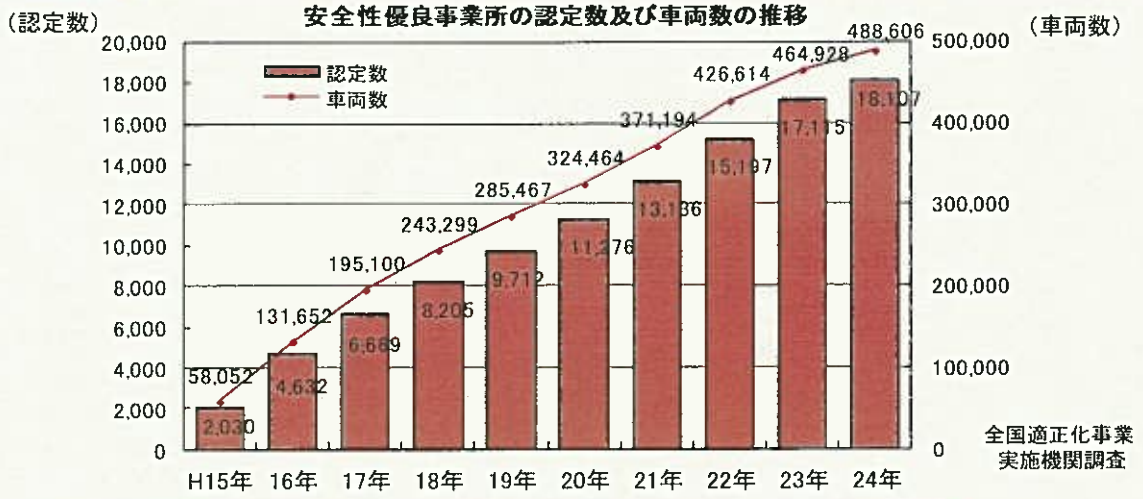
○新規又は改善・強化等施策の実施内容

- 制度への理解促進を図るため、事業者への説明会を開催するとともに、**荷主89団体**に対し、リーフレットを用いて**Gマーク事業所の優先的利用を依頼**した。
- 平成24年6月から一般市民、地域社会への認知度アップとトラック業界のイメージアップを図るため、Gマーク事業所（12社）の協力を得て、当該事業所が保有する車両（36台）に**Gマークのデザインを施したラッピングトラック**を首都圏に走行させた。
- 平成25年度よりGマーク取得事業所に対して、（公社）全日本トラック協会の一部助成を優遇することとし、**Gマーク取得のインセンティブ拡大**を図った。

Gマークのラッピングトラック

■安全性優良事業所に係るインセンティブ付与

国土交通省	違反点数の消去	通常3年間で消去される違反点数を、違反点数付与後2年間違反点数付与がない場合、当該違反点数を消去できる。
	IT点呼の導入	対面点呼に代えて、国土交通大臣が定める設置型又は携帯型のカメラを有する機器による営業所間又は営業所と車庫間での点呼が可能となる。
	点呼の優遇	2地点間を定時で運行する形態の場合の他営業所における点呼、同一敷地内に所在するグループ企業間における点呼が承認される。
	補助条件の緩和	CNGトラック等に対する補助について、新車のみの導入については最低車両台数が3台から1台に緩和される。
全日本トラック協会	＜新規付与＞ 助成の優遇 （H25年度より実施）	全日本トラック協会が行う一部の助成事業に関し、予算の範囲内で優遇措置が受けられる〔ドライバー等安全教育訓練促進助成（研修受講料通常7割→全額助成）、安全装置等導入促進助成（IT点呼に使用する携帯型アルコール検知器1台1万円を助成）、経営診断受診促進助成（診断助成金上限8万円→10万円助成）〕。
損保会社	保険料の割引	損害保険会社の一部企業では、運送保険等において独自の保険料割引を適用している。



平成24年度実績　18，107認定事業所（対前年度992増）　⇒目標18，000認定事業所を107事業所上回る。

評価委員による総合評価　A

輸送サービスの改善及び向上①

中期目標

一般消費者からの輸送サービスに関する苦情の逓減を図る。この一環として、引越事業について中期計画期間中に引越事業者優良認定制度を構築し、同制度の定着を図る。

中期目標設定の背景及び理由

トラック輸送のうち、直接一般消費者を対象とする事業には、宅配事業と引越事業があるが、中小零細企業の多い引越事業については、価格偏重の競争が激化するなか、利用者からの苦情が増えていることから、**引越事業に重点を置いた苦情対応策を推進することにより、苦情の一層の逓減を図ろうとする**ものである。

全日本トラック協会輸送サービス相談に寄せられる苦情件数は、引越講習の実施に伴い一旦は減少したが、インターネットの普及に伴い通信サービス契約とのセット販売など新たな販売方法によるトラブルや、見積書の発行や標準引越運送約款の提示がなく適切な対応が行われないというトラブルなどが目立ち、再び増加傾向にある（グラフA参照）。

このため、平成９年の運輸省提言にもとづき、平成２１年度より検討を行っていた、**優良な引越事業者を客観的に評価する制度を構築し、**消費者が安心して利用できる事業者を選ぶ目安を設定するとともに、価格重視ではなく品質による競争を促進する環境を整える。

中期目標に係る中期事業計画

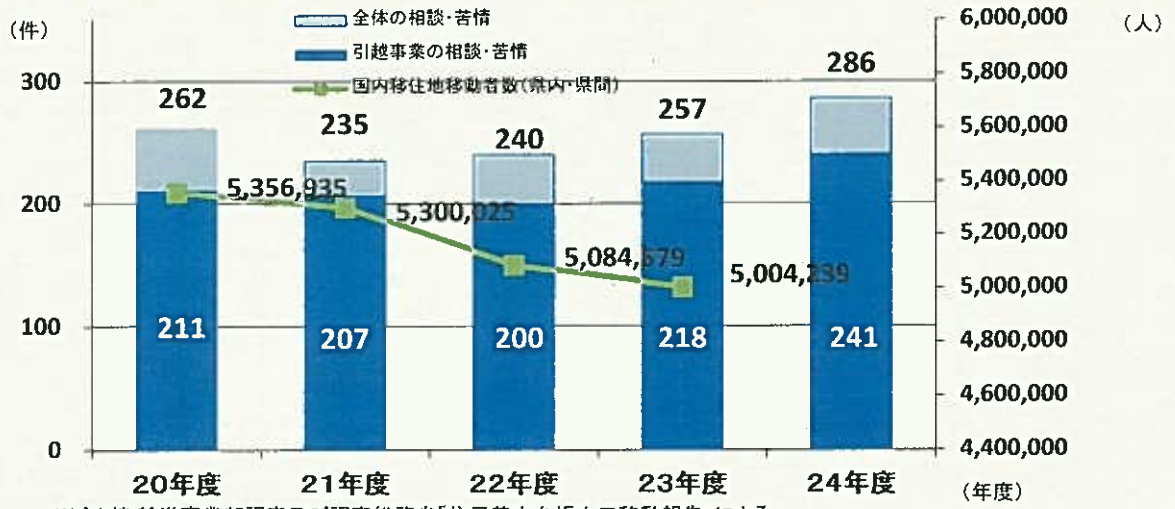
①輸送相談体制の充実強化を図る。

- 輸送相談窓口担当者研修・会議及び輸送相談対応マニュアルの充実強化を図る。
- 輸送相談に係る組織体制の強化を図る。
- 引越管理者講習終了者数の増加(平成26年度までに終了者数12,000を目指す。)を図る。

②消費者サービス向上のため、引越事業者優良認定制度を構築し、実施する。

- 利用者が優良な引越事業者を選定できるような引越優良事業者制度を構築し、同制度の円滑実施を図る。また引越優良事業所認定のインセンティブについて検討を進める。
- 引越優良事業者制度の広報を推進する。

■グラフA 「全ト協 輸送サービス相談への相談・苦情件数と居住地移動者の推移（過去5年間）」



※全ト協 輸送事業部調査及び調査総務省「住民基本台帳人口移動報告」による。

過去３年間の相談・苦情内容の内訳

	インターネット	※段ボール	キャンセル	遅延	破損	紛失	料金関係	対応不備	その他	合計
2010年	2	16	16	20	99	45	24	137	46	405
2011年	12	13	27	32	88	31	39	157	73	472
2012年	7	12	28	22	113	62	61	171	70	536

※キャンセル等の際、段ボールの買い取り、送料などを求められたという苦情等。
※相談・苦情内容別件数と相談苦情件数が異なっているのは、苦情件数は1件でも、内容別には複数件である場合があるため。

輸送サービスの改善及び向上①

平成２４年度事業実績の概要

①輸送相談体制の充実強化を図る。

- HPに「輸送サービス相談室～引越・宅配に関する相談はこちらへ～」の表示を行うとともに、「標準引越運送約款のポイント」を掲示した。また、消費生活センタに、同約款のポイント等に関する啓発資料を配置した。
- 消費生活センターや地方運輸局等と交流を持ち、情報交換や知識の増進に努めた。
- 各都道府県トラック協会の輸送相談担当者を対象とした会議を開催し、輸送相談の現状説明、引越講習の積極的開催を依頼した。

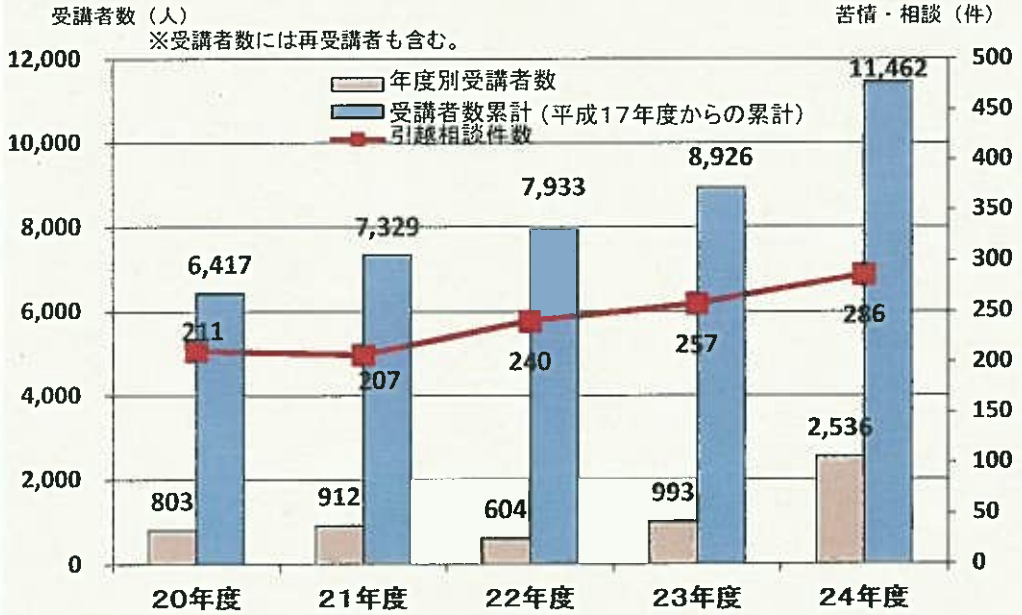
●新規又は改善・強化等実施内容

- 年々対応が難しくなっている輸送相談に対応するため、平成24年度から新たに(公社)消費者専門家会議に所属し、専門的な知識の習得と、難クレームが持ち込まれた際に相談できる人脈づくりを行った。
- 引越に係る相談・苦情件数の増加に対応するため、引越対応ができる相談員を養成し、相談員3名体制→7名体制（4名増員）に増員した。
- 引越講習の積極開催を推進し、消費者サービス体制の充実強化を図った。
開催回数78回（H23は35回） 受講者数2536名（H23は993名）

②消費者サービス向上のため、引越優良事業者制度を構築し、定着を図る。

- 引越事業者優良認定制度準備委員会を4回開催し、引越事業者優良認定制度の検討を進め、制度の骨子を決定した。なお、次のことが決定された。
  i）正式名称「引越事業者優良認定制度」、通称名称「引越安心マーク」とすること
  ii）平成26年開始予定とすること
- 認定制度の円滑な導入を図るため、認定申請要件のひとつとして「実運送を行う事業所に引越管理者講習の修了者（3年度ごとに再受講）が1名以上在籍していること」が求められることから、引越管理者講習受講希望者数の増に対応するため、引越管理者講習開催数の増加を図った（開催回数36回（H23は11回）、受講者数1064名（H23は211名））。
- 認定制度構築に伴って、関係先（消費者団体、消費者関連行政、公正取引委員会等）への説明、ヒアリング等を行い、問題のないことを確認した。

■グラフB「引越講習受講者数と苦情・相談件数の推移（平成20年度～平成24年度）」



※受講者数には再受講者も含む。

今後の課題

○輸送相談体制の強化
- ・相談の専門性の一層の強化
- ・「輸送サービス相談」の専用電話や録音機の設置

○引越優良事業者認定制度の円滑導入
- ・申請の検証実験等

平成24年度実績　相談苦情件数286件（対前年度29件増）⇒目標257件を下回ることを達成できなかった。
引越事業者優良認定制度の骨子を決定した。

評価委員による総合評価　B

輸送サービスの改善及び向上②　－情報技術の活用－

中期目標

輸送力の確保、輸送価格の抑制等に資するように、情報技術の活用、経営基盤の強化、軽油高騰等経済変動時における効率的、効果的な経営支援を推進する。

中期目標設定の背景及び理由

情報技術の進展を踏まえ、各種ＩＴ機器の導入、物流に係る情報システムの開発・利用を促進することは、物流の効率化はもちろん、安全環境対策としても極めて有効である。トラック運送業界の情報化については、他業界に比べ遅れをとってきたが、近年、パソコンやインターネット等の普及により、トラック運送業界においても情報化が進み、トラック運送事業者向けのＩＴ関連機器やシステムも本格的に普及し始めている。

しかし、業界の大多数は中小企業で占められており、中にはＩＴに関する知識や人材が不足する傾向もみられ、これらがＩＴの普及促進の課題となっている。

中期目標に係る中期事業計画

IT機器利用促進及び物流の情報システム化を推進する。

・輸送距離計算システム、原価計算システム、ＩＴＳその他の情報システム開発に関する調査研究をすすめ、実現化に努める。
・ＩＴ機器、ＷＥＢＫＩＴ（求荷求車情報ネットワーク）利用の促進を図るため、研修、啓発広報活動を推進する。

※各情報システムの概要

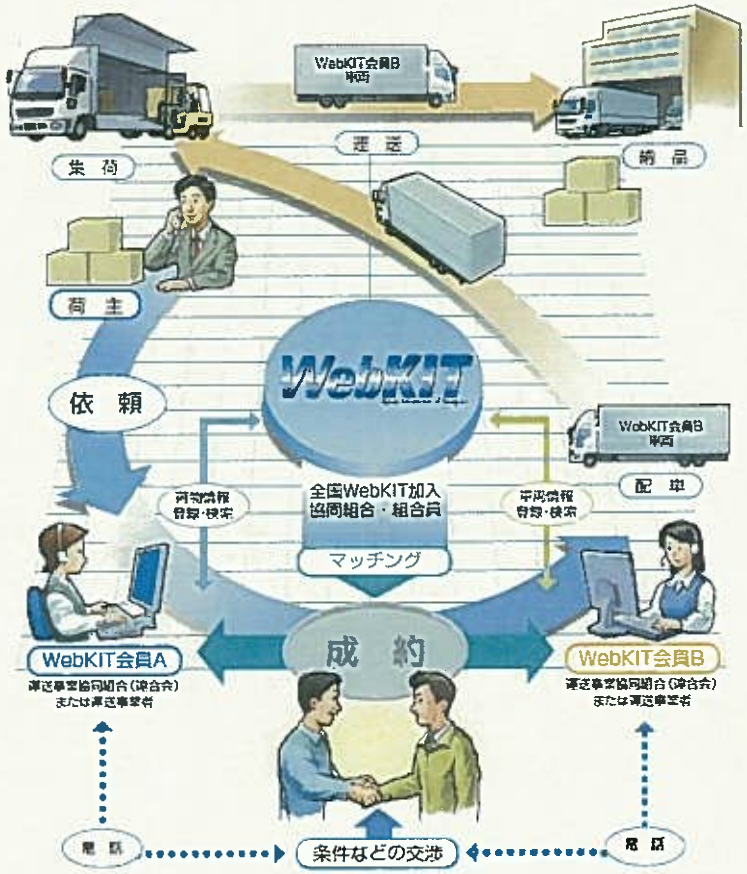
■輸送距離計算システム
トラックが走行する拠点間距離を地図上で簡易に算出可能とするシステム。様々な輸送形態に対応しており、荷主別・地域別・部門別(自社)・取引額別・納品先別などの視点で、運賃計算結果を分析することができるため、輸送コストの削減の一助となる。

■原価計算システム
中小トラック運送事業者が、収支の自己チェックを毎日繰り返すことによりコスト意識を高め、生産性を向上させていくためのツール。「事業全体／車両単位／取引先・業務単位」毎の原価水準を適切に把握し、損益管理(モニタリング)や業務改善、荷主交渉に活用する。

■ＩＴＳ「Intelligent Transport Systems」
高度道路交通システム。最先端の情報通信技術を用いて「人・道路・車両」を相互にネットワーク化し、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築されている。今後、デジタル地図を利用した危険予測や災害情報の提供、路上工事マネジメントの充実、荷捌き施設や共同集配システムの構築に活用が期待される。

■ＷＥＢＫＩＴ（求荷求車情報ネットワーク）
輸送効率向上と環境負荷軽減を図る手段として「帰り荷の確保」「融通配車」「積合せ輸送」を実現するサービス(右記参照)。平成16年度のネット対応を契機に、現在は総端末数が約3，000に拡大。荷物(求車)情報登録件数が50万件を突破し、利用件数も大幅に増加している。

■参考　WEBKIT(求荷求車情報ネットワーク)の流れ



全ト協・日本貨物運送協同組合連合会「WEBKITパンフレット」より抜粋

平成２４年度事業実績の概要

IT機器利用促進及び物流の情報システム化を推進する。

●輸送距離計算システムのシステム化

輸送距離計算システムの必要性についてアンケート調査を行い、WebKIT事業のような事業化を検討した結果、システム化は可能であり、またシステム化による利便性はあるが、事業者の負担を考慮すると、事業運営の採算の観点からシステム化は当面見送ることとなった。

●原価計算シートの作成・ホームページへの掲上

中小企業向けに、原価計算シートを作成し、講習会等を通じて普及を図り、同シートをホームページに掲載した(約3,000アクセス)。

●WEBKIT事業の効率化と利用促進

WebKIT事業を運営する日貨協連と協力して普及促進を図った。

項　目	平成24年3月末	平成25年3月末	増減
参加組合数	147	149	+2
加入事業者数	1,943	2,035	+93
端末ID数	2,984	3,190	+206
荷物情報登録件数	687,892	769,710	+81,818

●IT化推進セミナーの開催

全国（参加人数180名）でセミナーを開催し、先進的にITを活用している事業者の成功事例（改定「ITベスト事例集」）やIT投資のポイントを紹介するとともに、具体的な効果や活用方法を提案した。

■グラフA「WEBKITの加入状況と登録件数」平成3年度 ～ 平成24年度

全ト協・日本貨物運送協同組合連合会調査

昭和56年（1981年）パソコンを利用した「システムＫＩＴ」研究開始
平成 3年（1991年）協同組合間の求荷求車情報ネットワーク「ネットワークＫＩＴ事業」開始
平成 6年（1994年）組合事業者がＰＣを利用し直接参加できる「リージョナルＫＩＴ」開始
平成16年（2004年）ブロードバンド化に伴い、インターネット対応の「ＷＥＢＫＩＴ」に改定

■「トラック運送業における原価計算シート」

IT化推進セミナー

■「平成24年度IT化推進セミナー開催状況」
開催個所　全国4ヶ所　　参加人数　180名

－情報技術の活用－評価委員による評価　B

輸送サービスの改善及び向上②　－経営基盤の強化－

中期目標　輸送力の確保、輸送価格の抑制等に資するように、情報技術の活用、**経営基盤の強化**、軽油高騰等経済変動時における効率的、効果的な経営支援を推進する。

中期目標設定の背景及び理由

（1）経営の基盤となる運輸事業用施設・設備の整備を資金面から支援し、その強化を図ることは、輸送コストの抑制等の観点から重要であり、引き続き、商工中金に必要な預託を行い、低利かつ固定で長期な近代化基金融資（※）を継続実施する必要がある。

（2）労災保険料は事業種別ごとに定められ、労災保険に係る収支状況により３年に１度改定される。営業用トラック運送事業は、「貨物取扱事業」の一つとされる。「貨物取扱事業」には、営業用トラックによる貨物取扱事業以外に、営業用トラック以外の自動車によるもの、鉄道によるもの、さらには船舶によるもの（船員保険に係る制度改正に伴い平成２２年１月１日から貨物取扱事業に含む。）も含まれる。貨物取扱事業の労災保険料率は、死傷者数の減少に伴って低減傾向（グラフＡ参照）にあり、これを一層進めようとするものである。

中期目標に係る中期事業計画

①資金融通を支援する。

・大規模施設・設備整備のための長期かつ低利の近代化基金融資を確保するために、商工中金に必要額を預託するとともに、同融資に係る利子補給を行う。

②優秀なトラック運転者の確保対策を推進する。

・トラック運転者の雇用状況、雇用上の問題点、必要な対策について調査検討を進める。
・検討結果に基づき必要な措置を執る。

③労災保険料率の低減を図る。

・輸送の安全の確保対策、事業適正化対策と連携して、労災保険収支の改善により、労災保険料率の低減を図り、経営基盤の強化を進める。

※近代化基金融資の概要

全ト協と都道府県ト協が一定額を商工中金に「近代化基金」として預託し利子補給することにより、会員事業者が低利かつ固定で長期の融資を一律に受けることができる融資制度。

車両の購入（最新排ガス規制適合車の購入等）、物流施設の整備、荷役機械の購入、さらには激甚災害を受けた場合の経営安定等に利用され、トラック運送事業の近代化、合理化、輸送力の増強を通じ、地域経済発展ならびに国民経済の安定に寄与している。

■中央近代化基金融資（全ト協）
①１億円以上の大規模設備（配送センター等の物流施設）資金融資
②激甚災害融資
③軽油高騰対策として、低燃費基準達成かつ最新排ガス規制適合車輌購入資金融資

■地方近代化基金融資（都道府県ト協）
①１億円未満の設備資金融資（車両・輸送機器等）
②最新排ガス規制適合車購入資金融資
③低公害車・省エネ関連機器購入融資
④最低車両台数（５台）割れ事業者に対する特別増車融資

グラフA「最近の貨物取扱事業」係る労災保険関係指標の推移」

区　分	平成19年度	平成20年度	平成21年度
労災保険料率	13/1000	13/1000	11/1000
死亡災害者数	196	148	122
死傷災害者数	13,427	14,691	12,794
新規受給者数	29,566	34,858	29,796
新規年金受給者数	433	413	375
保険料収納額A	69,091	76,753	62,308
支出総額B	66,933	69,296	66,785
収支A-B	＋2,158	＋7,147	-4,477

厚生労働省「労働災害統計」

■「原価管理の普及啓発」

平成２４年度事業実績の概要

①資金融通を支援する。

●中央近代化基金融資及び利子補給事業（グラフB）
トラック運送業の近代化と合理化を促進するため、中央近代化基金融資（1億円以上の大規模設備資金融資等）を行い、利子補給（258百万円）を実施した。

●地方近代化基金融資に係る利子補給助成事業（グラフC）
保有車両台数を5両以上に増車する事業者に対する地方近代化基金融資（特別増車融資）に係る利子補給助成（739千円）を実施した。

②優秀なトラック運転者の確保対策を推進する。

●若年労働者を確保するため、中型免許制度の見直しに係る要望活動を積極的に行った。
●若年労働力の確保に向けて、60校の高等学校が加入する全国自動車運転教育研究会との連携を図った。

③労災保険料率の低減を図る。

●業界をあげて安全・適正化対策を講じてきた成果として、厚生労働省は平成23年12月、24年4月以降3年間の労災保険料率を決定し、トラック運送事業が該当する貨物取扱事業の保険料率が、11／1000から9／1000に引き下げられた。この結果、業界全体で年間約120億円の負担軽減になるものと推計される。

■グラフB「中央近代化基金融資に係る一般融資実績及び利子補補給実績」

単位：億円（利子補給額は百万円）

区分	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
年間融資実績	35	59	33	45
年度末融資残高	302	284	251	236
利子補給額	302	268	258	258

■グラフC「地方近代化基金融資（特別増車融資）利子補給助成実績推移」

単位：千円

区分	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
特別増車	1，076	758	739	794

■参考2　「近代化基金融資種類別の貸付利率と利子補給率一覧」

融資の種類	貸付利率	利子補給率	うち全ト協助成利率
一般融資	長期プライムレート（平成23年度末1．35%）（平成24年度末1．15%）	0．6%	－
ポスト新長期規制適合車購入融資		0．9%	0．3%
低公害車・省エネ関連機器購入融資		1．0%	0．4%
特別増車融資		1．2%	0．6%
激甚災害融資（運転資金も対象）		0．6%	－

平成２４年度事業実績の概要

経営基盤強化特別対策等の実施

トラック業界全体の経営基盤の底上げを目的として次の事業を実施した。

・特別対策として、原価意識向上セミナーを開催し、原価管理の普及啓発を推進し、荷主との料金交渉力の向上を図った。

中小トラック運送事業者の原価意識の向上、原価管理の徹底等による経営の改善を図るため、「原価意識向上のための基礎セミナー」を、全国４１トラック協会及び適正化指導員研修会にて開催し約３，１００名が参加。

自社の経営実態を把握するための支援対策の一つとして、簡易的に原価計算を行える表計算ソフト「トラック運送業における原価計算シート」を開発し、全ト協ホームページに掲載。（グラフＡ）

原価計算の必要性等を広く周知するためのパンフレットを作成。

・その他経営相談の支援

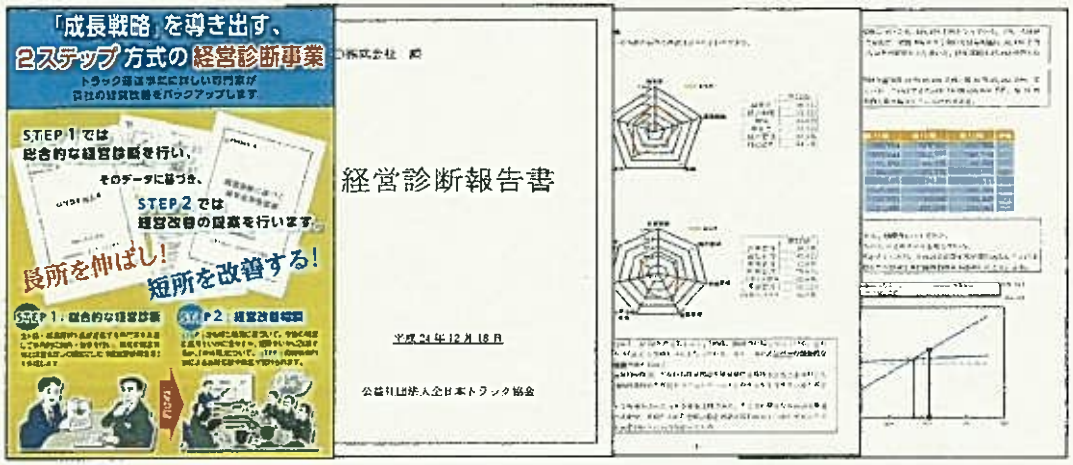
様々な経営課題を抱える会員事業者の相談ニーズに対応するため、全ト協または県ト協が推薦する中小企業診断士等による「総合的な経営診断」及び、経営改善に係る助言を行う「経営改善相談」を実施。

さらに、診断費用の一部助成を実施。（図Ｃ）

■グラフA「平成24年度 原価意識向上セミナー開催状況」

開催個所　　全国41ヶ所　参加人数 3，100名

■図C「経営診断事業」の実施



－経営基盤の強化－評価委員による評価　B

輸送サービスの改善及び向上②　－経営支援－

中期目標

輸送力の確保、輸送価格の抑制等に資するように、情報技術の活用、経営基盤の強化、軽油高騰等経済変動時における効率的、効果的な経営支援を推進する。

中期目標設定の背景及び理由

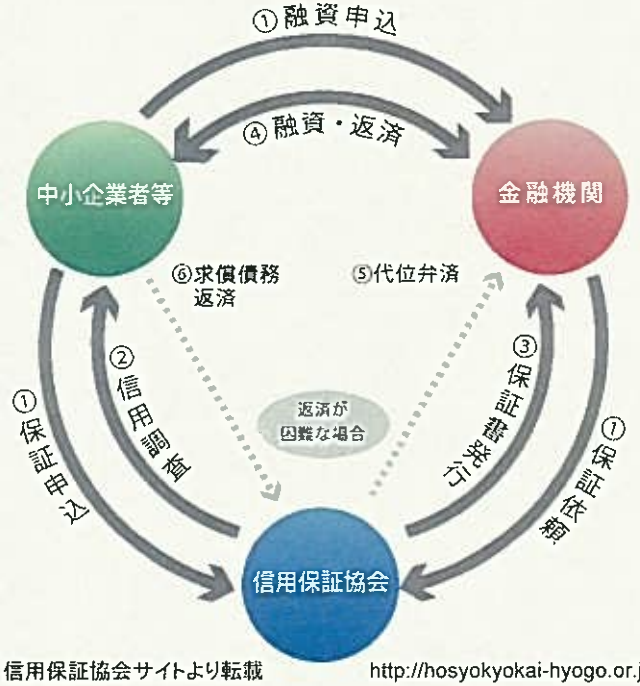
激甚災害、軽油価格高騰、及び急激な景気の悪化等経済変動時においては、トラック輸送産業の公共性を踏まえ、連鎖倒産等を防止し、国民生活の安定確保のために必要な輸送力の確保を目的として、経営支援を行うことは極めて重要である。

中期目標に係る中期事業計画

資金融通を支援する。

・激甚災害、軽油高騰及び急激な景気の悪化等の経済変動に対応して、激甚災害近代化基金融資や資金融通の円滑化のためのセーフティネットに係る保証協会保証料の助成等必要な措置を執る。

■参考1　信用保証制度の仕組みフロー図



信用保証協会サイトより転載　http://hosyokyokai-hyogo.or.jp/

※全ト協が実施する経済変動時における主な経営支援

■激甚災害近代化基金融資

国民生活に著しい影響を与える大規模な地震や台風等（激甚災害）が発生した場合、「激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律」に基づき、政令で激甚災害が指定される。

このような災害によって、事務所もしくは主要な事業用資産について全壊、半壊、その他これらに準ずる被害を受ける等、大幅に経営環境が悪化した会員事業者に対し、通常の近代化基金融資とは別に、融資及び利子補給を行う制度。設備資金だけではなく運転資金に対しても利用できることが特徴である。

■信用保証制度と信用保証協会保証料助成

中小企業が金融機関から融資を受ける際、信用保証協会が保証料をとって債務保証する制度。事業者の資金繰り悪化や倒産等により返済が滞った場合、信用保証協会が金融機関に肩代わり返済（代位弁済）を行う。信用保証協会には国や自治体から一定の補助金が出されており、これが代位弁済の原資となっている。

なお、信用保証協会は昭和２８年（１９５３年）制定の信用保証協会法に基づいて設立される公益法人であり、各都道府県及び横浜・川崎・名古屋・岐阜・大阪の各市に計５２法人が設けられている。

全ト協では、会員事業者が中小企業信用保険法に基づくセーフティネット保証融資制度、都道府県等の自治体によるセーフティネット制度融資、国が定める「災害関係保証」（東日本大震災関係）または「東日本大震災復興緊急保証」に伴う資金繰り支援等を目的とした融資制度を利用する際、都道府県ト協を通じて、信用保証協会の当該制度利用に係る保証料の一部を助成している。

■参考2　信用保証制度の区分と保証料限度額・保証料率

区分	根拠法	保証協会の保証限度額	保証料率
①セーフティネット保証 （平成20年軽油高騰時制定）	中小企業信用保険法第2条第4項	無担保8，000万円 最大で2億8，000万円 一般保証とは別枠利用可能。	各信用保証協会で定める率
②東日本大震災復興緊急保証 （東日本大震災時制定）	東日本大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律	無担保8，000万円 最大で2億8，000万円 一般保証、①③とは別枠利用可能。	同上
③災害関係保証 （同上）	激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律	無担保8，000万円 最大で2億8，000万円 一般保証とは別枠利用可能。	同上

※各制度の対象者　①業況が悪化していると認定された業種の事業者等
②東日本大震災により直接又は間接的に被害を受けた中小事業者
③東日本大震災により直接的に被害を受けた中小事業者

輸送サービスの改善及び向上②　－経営支援－

平成２４年度事業実績の概要

資金融通を支援する。

●融資保証に関する支援（グラフB）

「①セーフティ保証」に係る保証協会保証料を負担する事業者に対して、都道府県ト協を通じて、1件10万円を限度に都道府県ト協助成額の2分の1を助成した。平成23年度に引き続き、東日本大震災により、直接又は間接的な被害を受けた事業者の経営の安定、再建を支援するため、「②東日本大震災復興緊急保証」及び「③災害関係保証」を受ける事業者が負担する保証料に対して、都道府県ト協を通じて、1件20万円を限度に、都道府県ト協助成額の2分の1を助成した。なお、全ト協の保証料助成では合計1，040件、80百万円の実績であった。

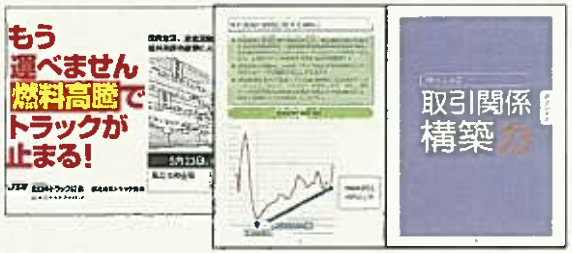
●激甚災害に伴う経営支援

九州北部で発生した豪雨及び暴風雨（平成24年6月8日～7月23日）による災害への激甚災害融資を行った。

■新規又は改善強化等施策の実施内容

●燃料サーチャージガイドラインの積極的な活用推進

軽油高騰に対して燃料サーチャージ制導入等の対応ガイドブック、パンフレットを作成。「燃料サーチャージ導入促進セミナー」を全国64ヶ所で開催。約4，200名が参加。



●燃料高騰対策特別融資（表A）

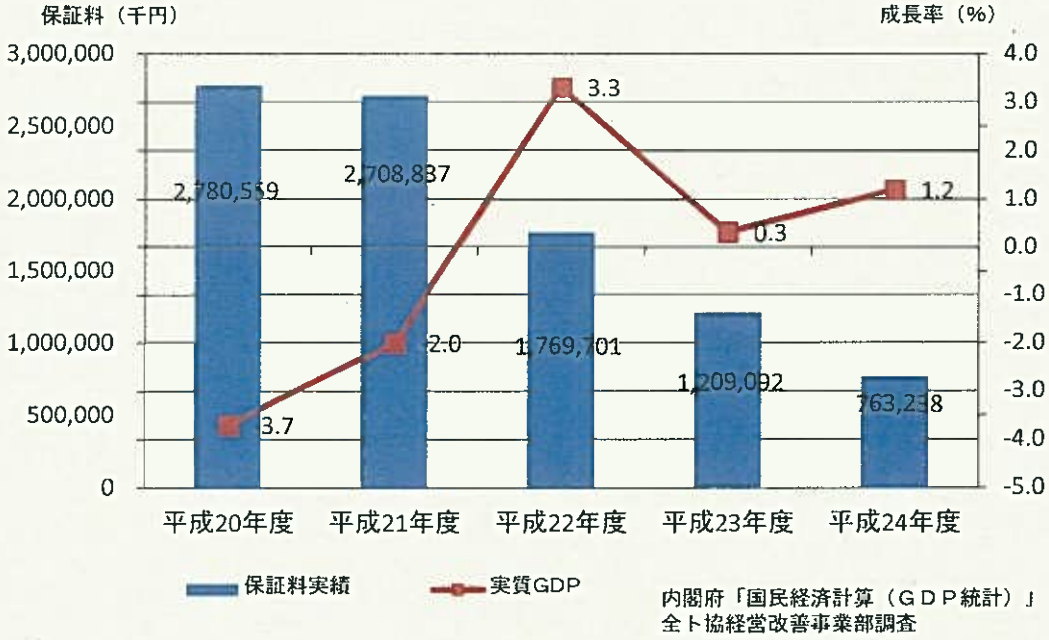
軽油燃料の高騰及び環境・省エネに対する重要性に鑑み、ポスト新長期規制適合車でかつ平成27年度低燃費基準を達成した車輌の導入に対して、近代化基金融資による利子補給事業を行った。合わせて120件、2，605百万円の融資を推薦、利子補給を行った。

■表A「第36回中央近代化基金燃料高騰対策融資　推薦内訳」　単位：百万円

区分	公募額	申込		推薦	
		件数	金額	件数	金額
燃料高騰対策融資	10，000	120	2，605	120	2，605

※利子補給率　燃料高騰対策融資激甚：年０．９％

■グラフB「全ト協助成信用保証料実績と経済指標（実質GDP成長率）の変動推移」



内閣府「国民経済計算（ＧＤＰ統計）」
全ト協経営改善事業部調査

－経営支援－評価委員による評価　B

輸送サービスの改善及び向上②　評価委員による総合評価　B

災害時緊急輸送体制の整備

中期目標

東日本大震災を踏まえた緊急輸送体制の見直しを行い、中期計画期間中にできるだけ早く緊急輸送体制の確立を図る。

中期目標設定の背景及び理由

これまでの緊急輸送体制については、このたびの東日本大震災時の緊急輸送において、様々な問題点が浮き彫りになったところである。

そこで、東日本大震災時における緊急輸送の経験を踏まえて、国、地方公共団体及び各都道府県トラック協会と連携して、緊急輸送時の問題点の抽出を行い、改善点を整理して、その結果を現行の緊急輸送業務実施要綱の見直しに反映させ、緊急輸送体制の確立を図る必要がある。

例えば、官民連携体制、緊急輸送車両の燃料の優先確保手段、緊急物資を一時集積所から被災者まで的確・迅速に届けるための物流専門家の派遣等について検討する必要がある。

中期目標に係る中期事業計画

国、地方公共団体、都道府県トラック協会と連携して緊急輸送体制の見直しを行い、体制の確立を図る。

- 平成２３年度中に東日本大震災発生時に執られた緊急輸送体制の課題、問題点等を整理し、平成２４年度までに緊急輸送業務実施要綱の見直し等を行う。
- 中期計画期間中にできるだけ早く災害時緊急輸送体制を確立する。

参考1　東日本大震災 トラックによる政府（国）の緊急物資輸送について（右記参照）災害発生（**H23.3.11**）から**H23.5.9**までの累計

参考2　延べ配送先地点数

輸送先	宮城県	福島県	岩手県	茨城県	その他	合計
延べ数	793	646	538	40	15	2,032

参考3　輸送手配台数

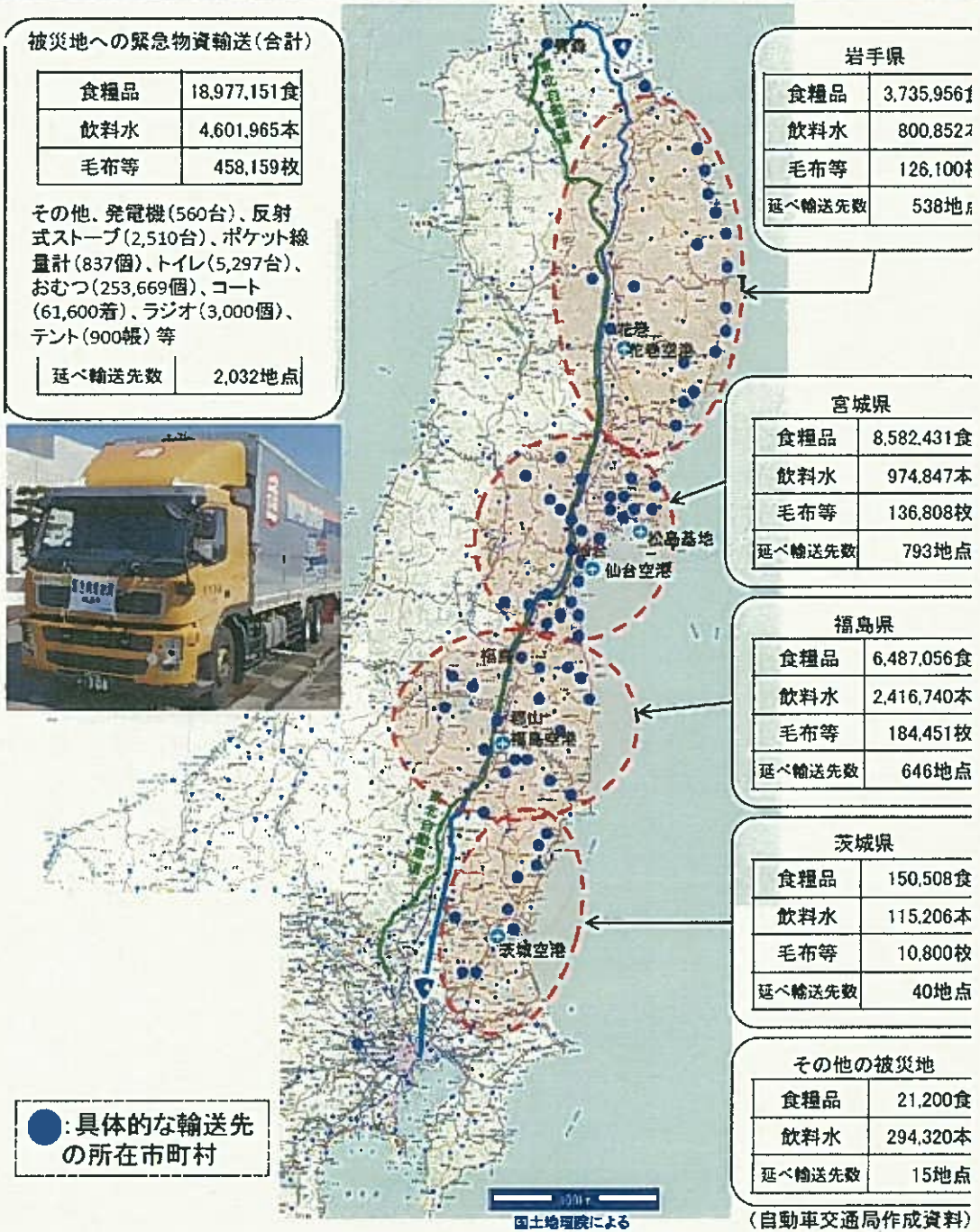
国による緊急輸送	1,925台
都道府県による緊急輸送	8,702台

被災地への緊急物資輸送（合計）

食糧品	18,977,151食
飲料水	4,601,965本
毛布等	458,159枚

その他、発電機（560台）、反射式ストーブ（2,510台）、ポケット線量計（837個）、トイレ（5,297台）、おむつ（253,669個）、コート（61,600着）、ラジオ（3,000個）、テント（900張）等

延べ輸送先数	2,032地点



岩手県

食糧品	3,735,956食
飲料水	800,852本
毛布等	126,100枚
延べ輸送先数	538地点

宮城県

食糧品	8,582,431食
飲料水	974,847本
毛布等	136,808枚
延べ輸送先数	793地点

福島県

食糧品	6,487,056食
飲料水	2,416,740本
毛布等	184,451枚
延べ輸送先数	646地点

茨城県

食糧品	150,508食
飲料水	115,206本
毛布等	10,800枚
延べ輸送先数	40地点

その他の被災地

食糧品	21,200食
飲料水	294,320本
毛布等	15,100枚
延べ輸送先数	15地点

（自動車交通局作成資料）

災害時緊急輸送体制の整備

平成２４年度事業実績の概要

緊急・救援輸送業務要綱の見直しが行われたが、要綱に基づく具体的な運用体制には課題が残っている。

国、地方公共団体、都道府県トラック協会と連携して緊急輸送体制の見直しを行い、体制の確立を図る。

○東日本大震災における、緊急輸送の経験を踏まえ整理された緊急輸送の問題点改善点に基づき、平成24年度も引き続き、緊急輸送体制の確立に向けて着実に作業が進められた。
・東日本大震災時の緊急物資輸送の経験を踏まえ、緊急・救援輸送業務実施要綱の見直しを行い、新たに各都道府県トラック協会において、末端避難所等への物資手配、輸送方法を定めておくことを要綱に明記した。
・緊急輸送体制を確立するうえで、課題となる事項についての各都道府県の実態を把握するため、大規模災害発生に備えた各都道府県トラック協会の取り組み状況（協定締結状況、東日本大震災を踏まえた協定の見直し検討状況、防災・緊急輸送センター等の整備状況、避難者の受入れ態勢等）について調査した。
・東日本大震災は未曾有の災害であり、教訓として生かすべき事項が多いことから、東日本大震災時の緊急時の緊急輸送等の活動記録を整理し、とりまとめを行った（約400ページ）。
・平成23年度事業評価において、今後の課題として示した事項の進捗状況は以下のとおりである。

項目	進捗状況
物流専門家登録状況の把握	都道府県トラック協会の大規模災害時における物流専門家の登録・活用についての体制確立、検討の状況について調査し把握した。
全ト協が被災した場合の代替施設の選定	全ト協が平成26年度移転を予定している全日本トラック防災研修センターは耐震施設であり、当面選定の予定はない。
民間の燃料備蓄、インタンクの整備について	災害時における緊急輸送車両への燃料の優先供給を前提として、トラック運送事業者の自家用給油施設設置助成を行った。そして大規模災害時における優先供給の具体的な運用について検討を行った。
各種規定等の弾力的運用	東日本大震災時の緊急輸送におけるトラック協会の役割、実績を踏まえ災害対策基本法における指定公共機関としての追加指定の要望を行った。
緊急・救援輸送に関する官民協定(地方公共団体とトラック協会)	平成24年度に協定を改定した県が1あり、新たに協定を締結した県（市）が4増加し、45ト協が都道府県と協定を締結した。
各都道府県ト協の会館または防災センターの設備	平成26年度、全国のトラック協会及び全ト協にデジタル化に対応した衛星携帯電話の整備、テレビ会議の導入を平成25年度に行うことを計画し、平成24年度中に予算措置を行った。 平成26年7月竣工を目指して、四谷に、全日本トラック防災研修センターの建設をすすめた。同センターは、免震構造かつ環境配慮型ビルであり、大震災時等に備え「災害対策室」を設置し、有事の際は情報通信を駆使して、国や都道府県トラック協会と連携を図り、被災地に対する緊急物資輸送等を迅速に展開する全国の中央司令塔として機能するものである。
緊急時を想定した情報伝達方法、輸送方法等の点検の実施	平成25年3月11日東日本大震災2周年目として全国ト協で一斉点検を実施した。

・東日本大震災における被災地に向けた緊急支援物資輸送により、地域住民の生活安定に多大な貢献をしたとして「平成24年度防災功労者内閣総理大臣賞」を受賞した。
さらにIRU（国際道路輸送連盟）からは、最高位である「IRUグランプリ賞」に選ばれた。

■【参考】国土交通省「災害に強い物流システム協議会」検討結果
【平成２４年３月９日】

①民間物資拠点をあらかじめリストアップ
公共施設等の物資拠点に加え、民間の物流施設の活用を可能とするため、民間物資拠点をあらかじめリストアップする。

②官民の連携、協力体制の構築
都府県の災害対策本部におけるオペレーションや物資拠点の運営に物流専門家（物流事業者）が参画する。

③官民の協力協定の締結・充実の推進
輸送に関することのほか、都府県の災害対策本部への物流専門家の派遣、物資の保管、物流拠点の運営等に関する事項を協定に盛り込むなど充実を推進する。

緊急救援輸送業務要綱　改正前	改正後	
国・都道府県の要請	国の要請	都道府県の要請
都道府県・市町村 → 国 → 全ト協 → ブロック・都道府県ト協 → 輸送事業者 → 物資集積所・各避難所	国 → 全ト協 → 輸送事業者 → 物資集積所 → 各避難所	都道府県・市町村 → 都道府県ト協 → 輸送事業者 → 物資集積所 → 各避難所

評価委員による総合評価　A