

●事故の概要

4月29日（日）午前4時40分頃、関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡し、乗客38名が重軽傷を負うという事故が発生。

●事故後の国土交通省の対応

対策本部の設置

- ・4月29日、直ちに自動車局及び関東運輸局並びに観光庁に対策本部を設置。
- ・5月5日、上記対策本部を統合の上、大臣を本部長とする「関越自動車道における高速ツアーバス事故対策本部」に格上げ。
- ・5月14日、政務三役会議の下に吉田副大臣を座長とする「関越自動車道における高速ツアーバスの事故を踏まえた公共交通の安全対策強化に係る検討チーム」を設置。
- ・6月6日、「高速ツアーバス等貸切バスの安全規制の強化について」をとりまとめ、6月11日の政務三役会議において正式決定。各事項については、7月以降順次実施しているところ。

高速ツアーバス等貸切バスの安全規制の強化について（平成24年6月11日決定）

今夏の多客期の安全確保のための緊急対策

1. 緊急重点監査の実施とその結果の活用
2. 乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し
3. 運送に関する文書の作成・保存の義務付け
4. 旅行業者の禁止行為に旅行の安全に係る事項を追加
5. 「高速バス表示ガイドライン（仮称）」及び「輸送の安全を確保するための貸切バス選定ガイドライン（仮称）」の策定・活用の周知
6. 旅行業者による「安全運行協議会（仮称）」の設置の推進
7. 旅行業者による利用者への安全情報提供の義務付け
8. 利用者等から国への通報窓口をネット上に設定
9. 行政処分事業者に係る詳細情報の公表
10. 行政と関係業界等との輸送の安全確保のための体制の構築

引き続き検討すべき事項

1. 運行管理者制度その他の安全に関する基準の強化
2. 「新高速乗合バス」の厳格な制度設計と同制度への早期の移行促進
3. 参入規制のあり方の検討
4. 運賃・料金制度のあり方の検討
5. 監査体制の強化
6. 処分の厳格化
7. 旅行業者と貸切バス事業者の公正な取引の確保
8. 業界・事業者における安全確保のための自主的な取組の強化
9. 運輸安全委員会の調査対象の見直し（重大な事業用自動車事故等）
10. その他

「乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し」について

勤務時間及び乗務時間に係る基準や交替運転者の配置指針、点呼のあり方や運転者の健康状態の把握方など過労運転防止対策全般を見直すための検討会として、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を設置。

検討会の検討スケジュール

第1回検討会(5/29): 論点整理	6月27日～7月11日	: パブリックコメント
第2回検討会(6/20): 緊急対策(案)の審議	7月18日	: 通達発出・公表
第3回検討会(6/27): 緊急対策の決定	7月20日	: 配置基準の施行
第4回検討会(7/30): 緊急対策以外の審議開始	来年3月	: 最終とりまとめ

過労運転防止に係る緊急対策(案)

「交替運転者の配置基準」の設定

高速ツアーバス等の夜間運行において、一運行あたり、以下の運行距離又は乗務時間を超える場合は交替運転者を必要とする。

運行距離: 実車距離が400kmを超える場合。

ただし、特別な安全措置(以下)を講じ、その内容について公表を行っている場合は500kmとする。

乗務時間: 一人の運転者の乗務時間が10時間を超える場合。

特別な安全措置

(1) 必須項目(全て)

- ① 遠隔地における第三者立ち会いによる点呼等
- ② **デジタル式運行記録計による運行管理**
- ③ 連続運転時間を概ね2時間ごとに合計で20分以上の休憩
- ④ 休息期間が11時間以上

(2) 選択項目(上記に加え、以下の項目に1つ以上該当)

- ⑤ 日本バス協会の安全性評価認定を受けている
- ⑥ 安全運行協議会による安全措置に関する調査を実施
- ⑦ 高速バス運転者の育成プログラムを有する
- ⑧ ドライブ・レコーダーによる運転者指導
- ⑨ 居眠りを感知できる装置の装備
- ⑩ 24時間体制による運転者サポート 等

「交替運転者の配置基準」の実効性を確保するための措置

「交替運転者の配置基準」の実効性を確保するため、以下の措置を実施する。

運行管理が着実に実行されるための手段

- ① 高速ツアーバス運行事業者への緊急講習
- ② 高速ツアーバス運行事業者等による自己チェック
- ③ 国土交通省による抜き打ち一斉点検

利用者が実効性を見守ることができる仕組み

- ④ 利用者への表示
- ⑤ 通報窓口の設置

運転者が過労運転を回避できるための支援

- ⑥ SA等における体調管理報告
- ⑦ 疲労感を覚えたときの措置

事業者による運行管理の高度化のための措置等

- ⑧ **デジタコ及びドラレコの導入促進**
- ⑨ 衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置等の導入促進

「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」の概要

自動車運送事業者に対する監査の抜本的な見直しを行うため、貸切バス運送事業者を中心とした自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討を行うための検討会を開催する。

検討スケジュール

第1回検討会：8月8日

第2回検討会：9月中

第3回検討会：10月中(中間とりまとめ)

来年3月：最終とりまとめ

検討会委員

- 寺田 一薫 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授(貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会委員長)
- 植松 慶生 公益財団法人日本適合性認定協会部長(ISOの管理システムの専門家)
- 梅林 啓 弁護士(企業コンプライアンスの専門家)
- 櫻井 敬子 学習院大学法学部教授(行政法の専門家、社会資本整備審議会委員)
- 前山 政之 横浜国立大学経営学部会計・情報学科教授(監査論の専門家)
(事務局) 自動車局 (オブザーバー) 地方運輸局監査担当他、関係行政機関

検討事項及び主な論点

1. 監査の目的・方針の明確化

監査の目的・方針に関し、主に以下の論点について検討の上、方向性を明確化する。

- ・悪質な運送事業者を確実に排除する制度設計のあり方
(悪質な運送事業者の例：重大な法令違反を犯す事業者、改善指導に従わない事業者、累犯事業者等)
- ・全ての運送事業者に対して網羅的に指導するための制度設計のあり方

2. 具体的な検討項目

(1) 監査の実施方法

- ① 悪質な可能性がある運送事業者の効果的な抽出
 - ・運送事業者を巡回指導する「適正化事業実施機関」等によるスクリーニング
 - ・利用者及び自動車関連情報の活用
 - ・運行管理情報の電子的提出による確認 等
- ② 監査業務の効率化
 - ・監査手法の見直しの必要性
 - ・監査におけるIT機器の活用 等

(2) 実効性のある処分のあり方

- ① 悪質な運送事業者に対する処分の厳格化
 - ・悪質な運送事業者に対して即時、許可取消し・事業停止
 - ・違反割合等を考慮した処分量定の必要性
 - ・処分逃れ等への対策
- ② 金銭的処分の可能性

(3) 監査に係る体制

- ① 監査をサポートする体制の整備
 - ・貸切バス事業者等を巡回指導する「適正化事業実施機関」の設置 等
- ② 監査官の能力向上
- ③ 必要な監査官の確保

トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤。

⇒ 我が国のトラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けたあるべき姿の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために課題を整理。

<トラック産業を取り巻く産業の変化>

経済社会環境

- ▶ 経済のグローバル化や少子高齢化の進展に伴い、他の多くの内需型産業と同様、トラック産業においても、今後国内需要は頭打ち
- ▶ 環境対策に対する社会的な要請の高まりを踏まえ、これまで低公害・低燃費車への車両更新等の様々な努力に加え、更なる環境対策が必要
- ▶ IT・新技術の普及・活用を図っていくことが求められる

規制緩和

- ▶ 需給調整の廃止以降、市場の活性化や物流コストの低減等の効果があった一方、競争の激化等により、小規模事業者を中心に厳しい競争

平成22年3月2日に第1回検討会を開催、同年7月7日まで計4回の検討会を開催。中間整理を行った。

関係者

学識経験者、有識者、荷主団体、業界団体、トラック事業者、労働組合、行政 等

<中間整理の概要>

目標とすべきあるべき姿

- 生産性の向上 → 中小企業庁、中小企業基盤整備機構と連携した生産性向上、新分野の開拓
- アジア等への海外進出 → JETRO、中小企業基盤整備機構と連携した海外進出の支援
- 環境対策・安全の確保 → CNG車等の導入促進、CO₂排出量の「見える化」等
- 引越・宅配サービス → 優良引越事業所の評価制度の構築

規制緩和後の課題

- 経済的な環境整備 → ワーキンググループの設置(新規参入時の最低車両台数、適正運賃收受の取組み)
- 社会的な環境整備 → 荷主・元請、元請・下請のパートナーシップの深化

最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループについて

<目的>

- ▶「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」においては、平成22年7月の中間整理において、最低保有車両台数のあり方、適正運賃收受に向けた取組みについて、「規制緩和以後の課題」とされたところ。
- ▶このため、これらの個別課題について、学識経験者、有識者、荷主団体、業界団体、トラック事業者、労働組合、行政等の関係者からなるワーキンググループを設け、課題解決に向けた検討を行う。

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理(平成22年7月7日 抜粋)

(略)、新規参入に係る最低車両台数のあり方、適正な運賃の收受に向けた取組みに関し、ワーキンググループを設置し検討を進める。

<開催経緯>

第1回WG(平成22年10月13日開催)

- ・ワーキンググループの設置について
- ・最低車両台数に関する現状と課題について

第2回WG(平成22年10月20日開催)

- ・トラック事業における運賃・料金制度の現状
- ・トラック運賃に係る調査報告について
- ・当面の調査・分析の進め方、アンケート調査の実施について

第3回WG(平成23年3月7日開催)

- ・最低車両台数のあり方について

第4回WG(平成23年9月8日開催)

- ・運賃料金等に関する実態調査結果について

第5回WG(平成23年12月27日開催)

- ・これまでの議論の論点整理及び検討の方向性について

第6回WG(平成24年7月30日開催)

- ・とりまとめの方向性について

第7回WG(平成24年秋頃目途に開催予定)

<ワーキング・グループメンバー>

- | | |
|---------|--|
| ○野尻 俊明 | 流通経済大学教授 (座長) |
| ○齊藤 実 | 神奈川大学教授 |
| ○徳田 賢二 | 専修大学教授 |
| ○秋池 玲子 | ポストンコンサルティンググループ
パートナー&マネージングディレクター |
| ○森田 富士夫 | 物流ジャーナリスト |
| ○佐藤 正弥 | 一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部主幹 |
| ○坂本 克己 | 公益社団法人全日本トラック協会 副会長 |
| ○天野 智義 | 社団法人東京都トラック協会 副会長 |
| ○小幡 銀伸 | 社団法人愛知県トラック協会 会長 |
| ○山浦 正生 | 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長 |
| ○山口 浩一 | 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長 |

第6回WGにおける「とりまとめの方向性」の概要

「トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象の拡大のための検討会」用資料

論点Ⅰ：最低車両台数のあり方はどうあるべきか（さらに事前チェックはどうあるべきか）

- (1) 最低車両台数規制
- (2) 事業許可時の許可基準等
 - ① 運行管理者制度・整備管理者制度の強化
 - ② 運行管理体制の審査の厳格化
 - ③ 役員の法令試験の出題範囲の拡大

論点Ⅰ－2：市場構造の健全化等に向けてどのような方策をとるべきか

- (1) 退出促進等
 - ① 不適正事業者の改善・退出促進
 - (i) 事後チェックの強化
 - 運行管理者制度・整備管理者制度の強化(再掲)
 - 点呼や運行管理の徹底のため監査体制・監査能力の強化等を図る(デジタルタコグラフの活用を含む。)
 - (ii) 5両割れ事業者対策
 - (iii) 事業許可の更新制
 - ② 経営改善及び退出希望事業者への支援
- (2) 多層構造の適正化(垂直構造の改善)
- (3) 適正規模への誘導(水平構造の改善)

論点Ⅱ：運賃料金の適正収受に向けてどのような方策をとるべきか

- (1) 運賃料金規制
- (2) 事業者の交渉力の向上

※ 本資料は、このWGにおける従来の議論に対する取りまとめの方向性(案)を示すもの。今後、更なる安全規制強化について検討する。

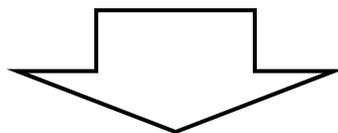
アンケート結果について

平成24年8月9日
国土交通省
自動車局安全政策課

アンケートを実施した経緯について

第2回検討会のご意見を踏まえ、運行記録計の導入状況や導入効果、運行管理の実態等について、下記の通りアンケート・訪問調査を実施

議論の前提として、現在の義務付け車両について、運行記録計を装着したことによる運行管理上の実態把握と効果検証を行い、問題点等を明らかにしていただきたい。



1. 運行記録計の装着状況に関するアンケート（平成24年3月～4月）

2. デジタル式運行記録計の導入効果に関するアンケート（平成24年4月～5月）

3. トラック事業における運行管理の実態把握について（訪問調査）
（平成24年5月）

各種アンケートについて

1. 運行記録計の装着状況に関するアンケート(平成24年3月～4月)

対象事業者: 各都道府県30事業者(全国約1,500事業者)

(目的) 運行記録計の導入状況についての調査

2. デジタル式運行記録計の導入効果に関するアンケート(平成24年4月～5月)

対象事業者: 平成22年度にデジタル式運行記録計導入に係る補助金を取得した事業者(全国152事業者)

※回答者数: 113事業者(約74%)

(目的) 運行記録計の活用状況、効果と課題等についての調査

3. トラック事業における運行管理の実態把握について(訪問調査)(平成24年5月)

対象事業者: 各地方運輸局5事業者(全国約50事業者)

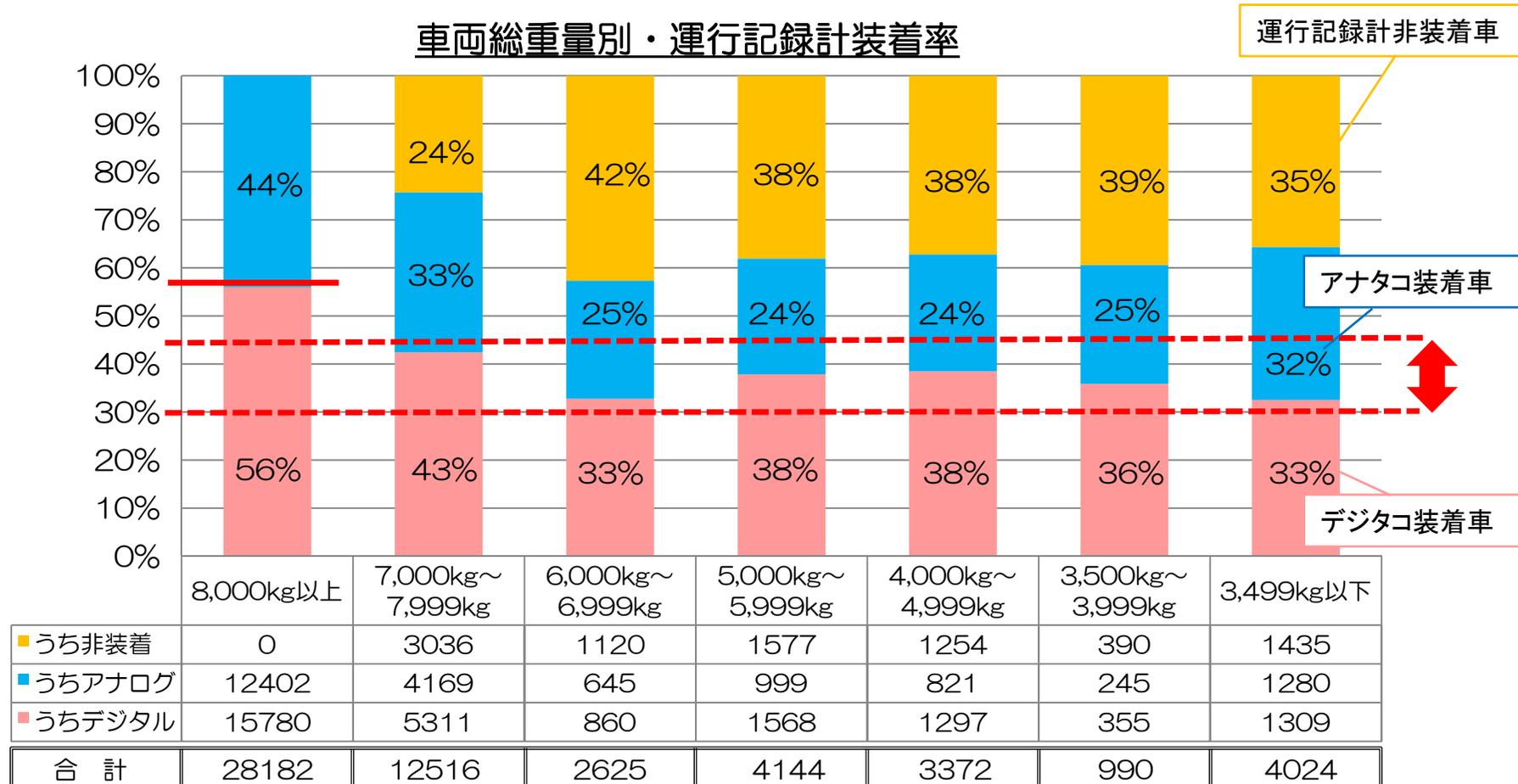
(目的) 運行記録計を利用した運行管理の実態についての調査

1. 運行記録計の装着状況に関するアンケート (平成24年3月～4月実施)

1-1. 車両総重量別・運行記録計装着率

○車両総重量8トン以上のデジタル式運行記録計装着率は比較的高い

○車両総重量8トン未満であっても、30~45%の装着率で推移

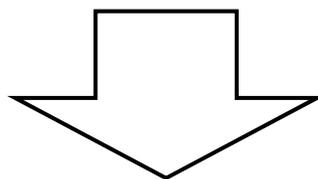


○参考：アンケート回答事業者保有台数合計 55,853台（全国の事業用トラック台数約93万台の約6%（被牽引、特種、軽を除く））

※ 数値は車両数
 ※ 国土交通省導入状況アンケートによる

1-2. 結果概要（まとめ）

- 車両総重量8トン以上のデジタル式運行記録計の装着率は比較的高いが、車両総重量8トン未満であっても、30～45%の装着率で推移



結果概要

現行、運行記録計の義務付が行われている車両総重量8トン以上では、デジタル式運行記録計の装着率が比較的高いものの、義務付けが行われていない車両総重量8トン未満であっても、一定割合の車両が同記録計を装着していることから、車両総重量が小さいからといって装着率が低いとは言えない。

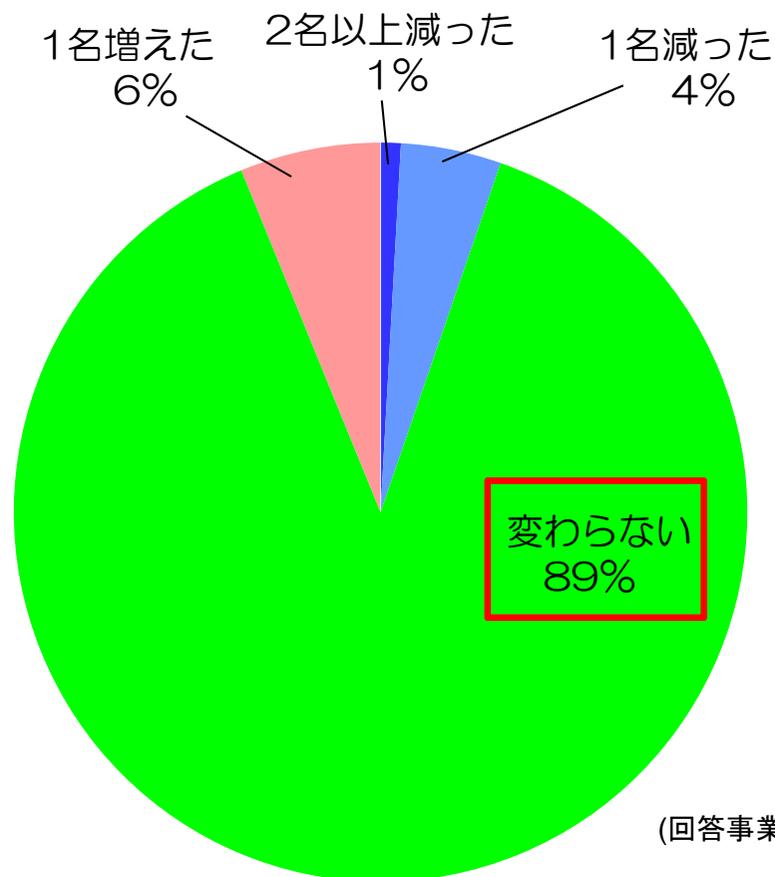
車両総重量8トン未満のうち、車両総重量7～8トンが、最も高い装着率42.4%を示した。

2. デジタル式運行記録計の導入効果に関する アンケート(平成24年4月～5月実施)

2-1. デジタル式運行記録計導入による人員の変化

○デジタル式運行記録計導入による人員の変化は、ほとんど見られない。

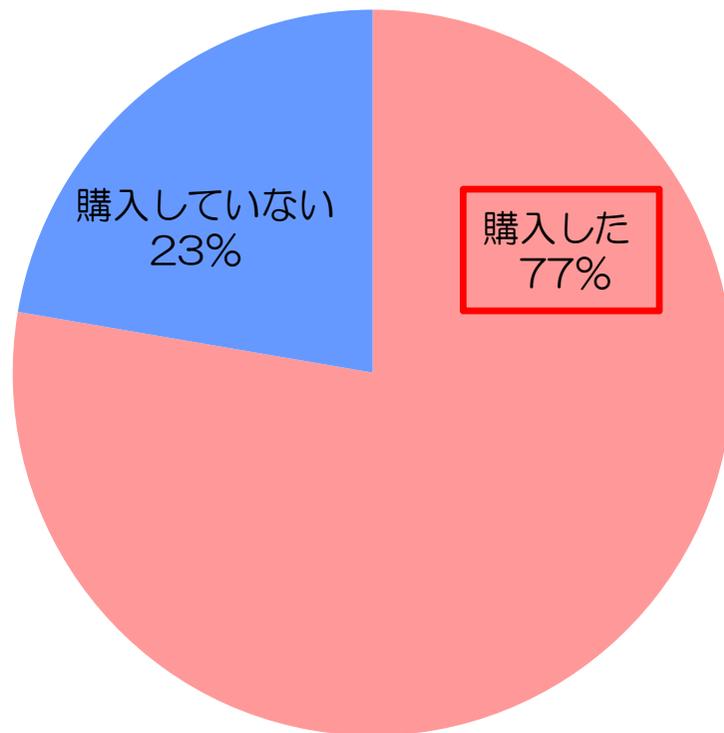
デジタル式運行記録計導入による人員の変化



2-2. デジタル式運行記録計導入による初期費用

○デジタル式運行記録計導入による初期費用（パソコン、プリンター等）については、多くの事業者で経費がかかったと回答。

初期費用（パソコン・プリンター等）の購入の有無



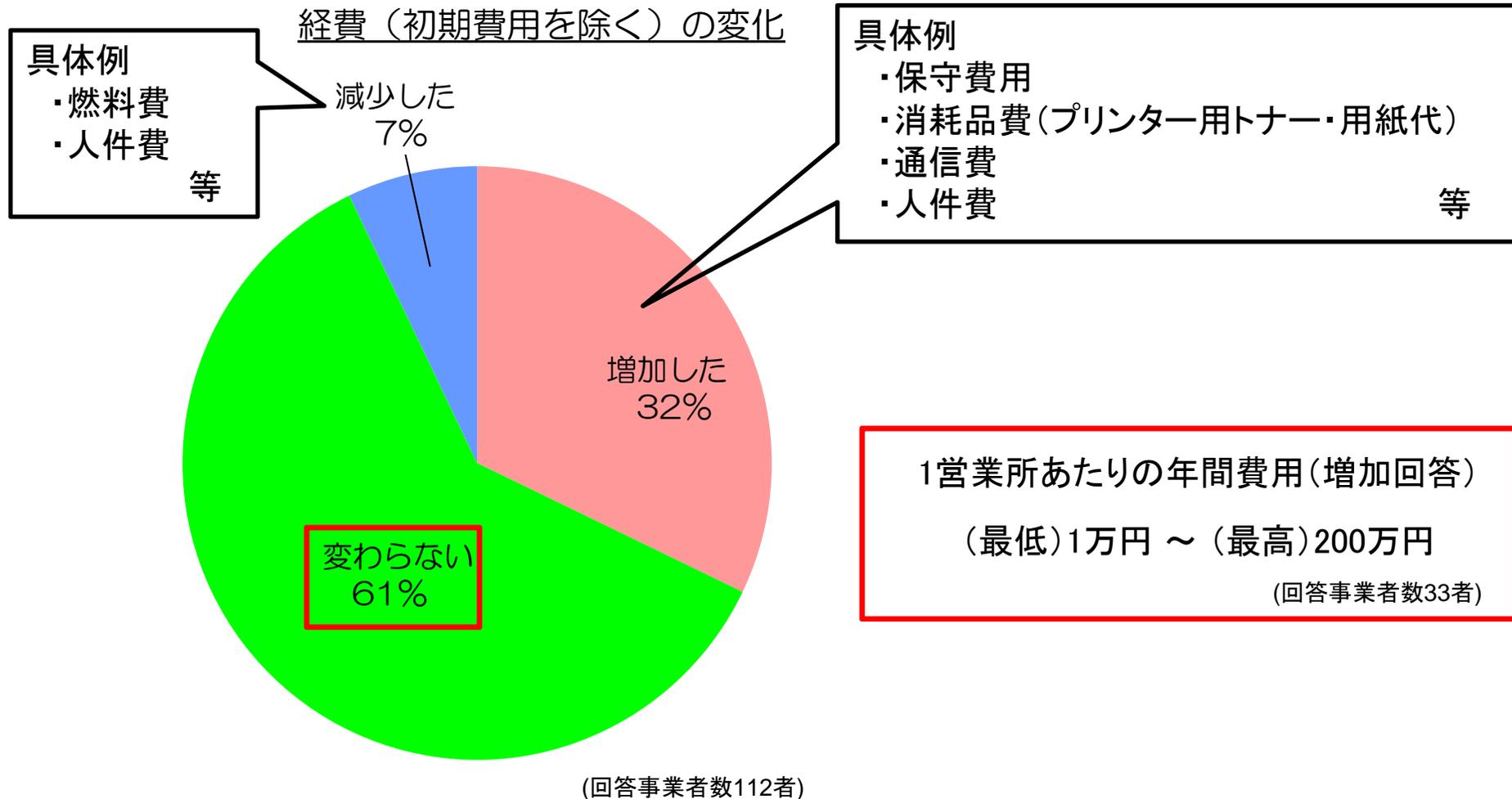
(回答事業者数112者)

1営業所あたりの初期費用
(最低)1万円 ~ (最高)1,900万円

(回答事業者数82者)

2-3. デジタル式運行記録計導入による経費

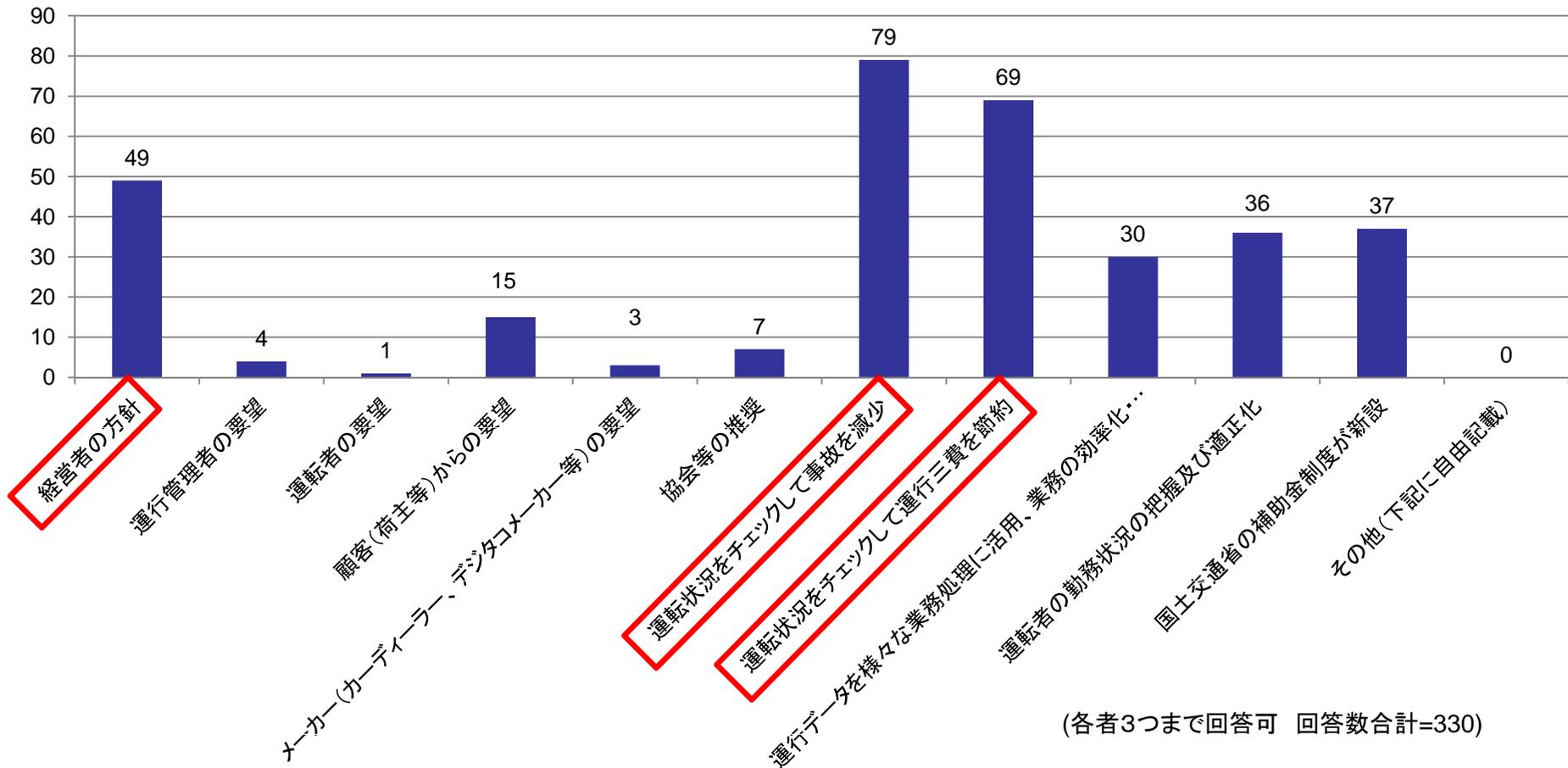
○デジタル式運行記録計導入による経費（パソコン、プリンタ等の初期費用を除く）については、約6割の事業者で経費は変わらないと回答。



2-4. デジタル式運行記録計導入のきっかけ

○デジタル式運行記録計を導入したきっかけは、「事故を減少させるため」「燃料費等を節約するため」「経営者の方針」が主な事項。

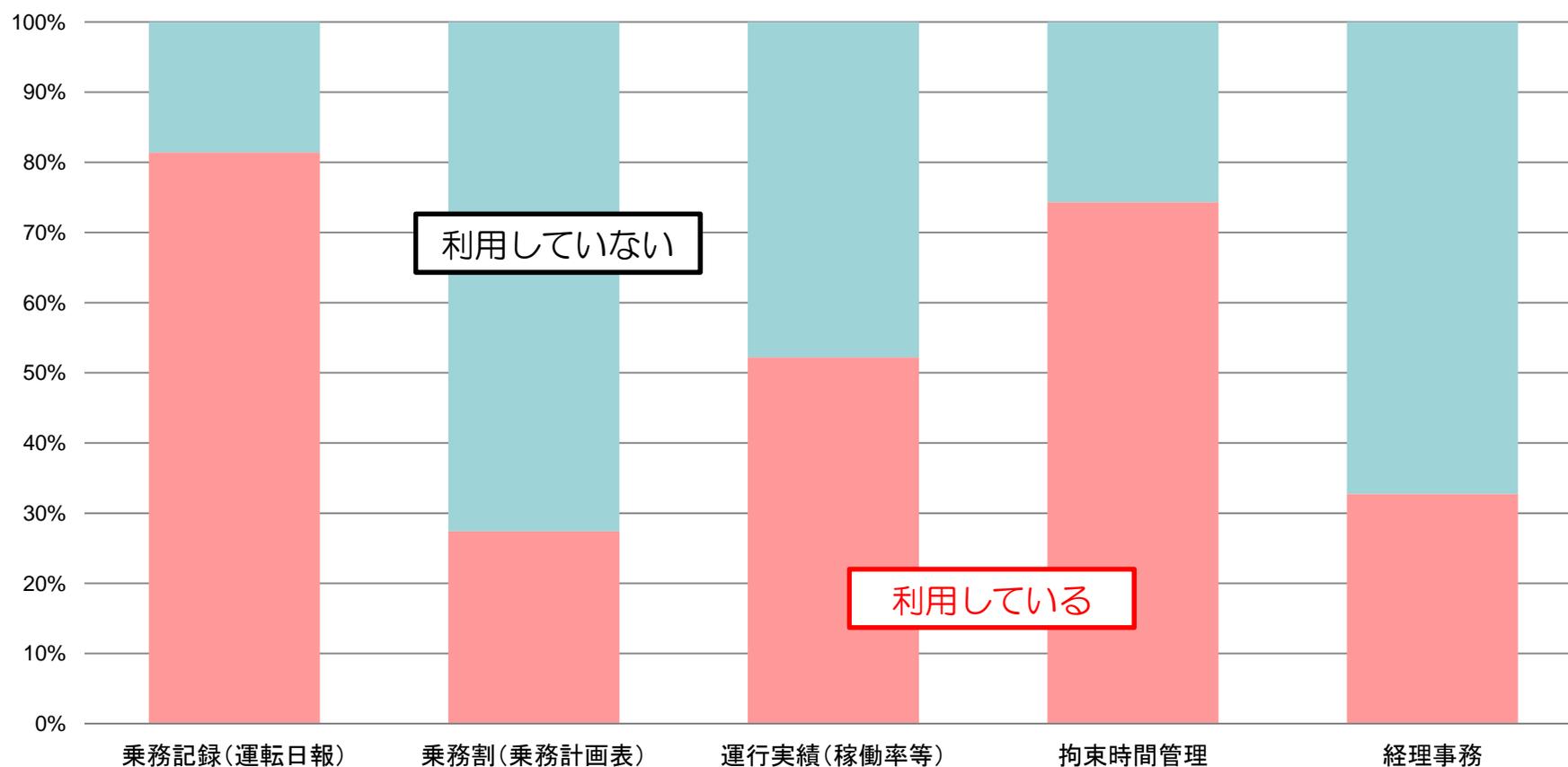
デジタル式運行記録計を導入した主な理由（3つまで複数回答可）



2-5. デジタル式運行記録計の運行データの活用状況

○デジタル式運行記録計の運行データを、多くの事業者が、乗務記録、拘束時間管理、運行実績等に利用できている。

デジタル式運行記録計運行データを利用しているかどうかについて

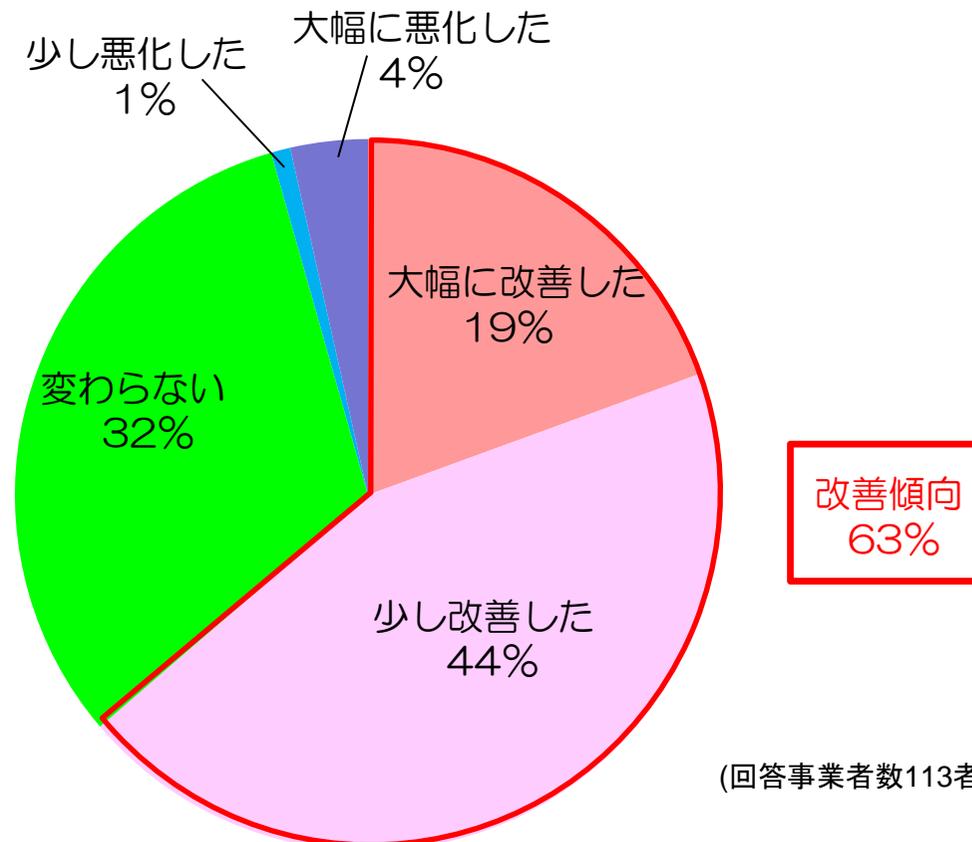


(回答事業者数113者)

2-6. デジタル式運行記録計導入による事務処理の効率化・省力化

○デジタル式運行記録計導入により、多くの事業者で事務処理の効率化・省力化が認められた。

デジタル式運行記録計導入による事務処理の効率化・省力化

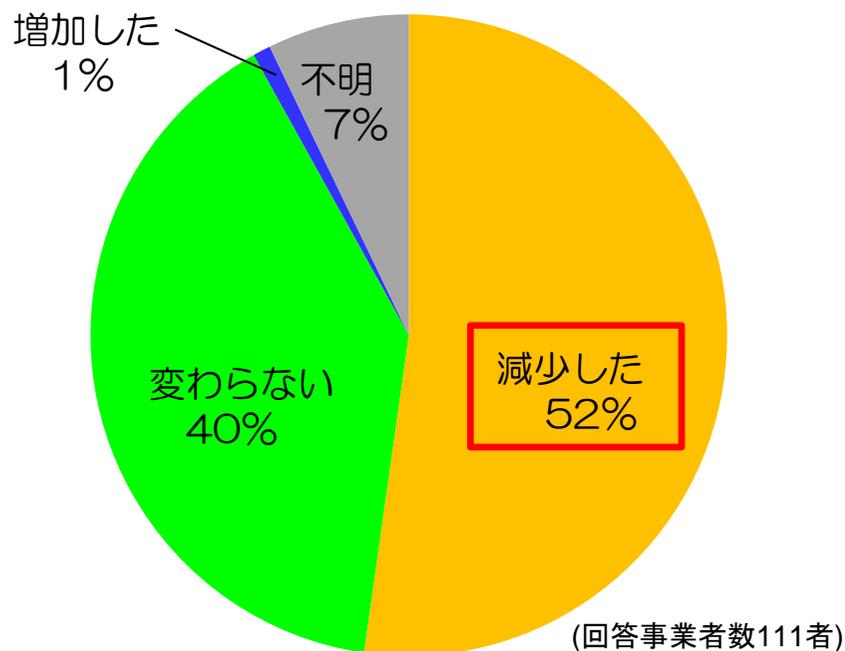


2-7. 事故件数について

事故件数の変化

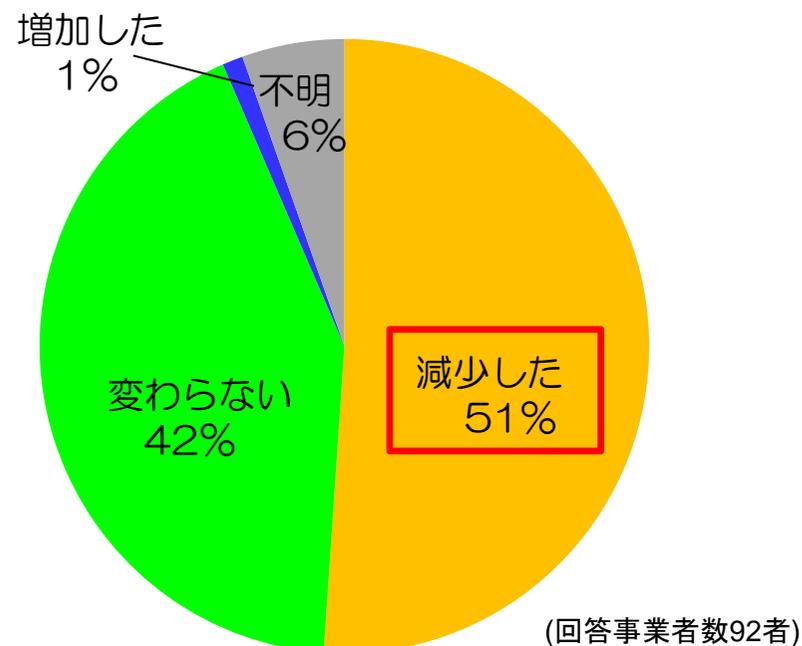
運行記録計無し → デジタル式運行記録計を装着

○デジタル式運行記録計導入によって、
事故件数は減少している。



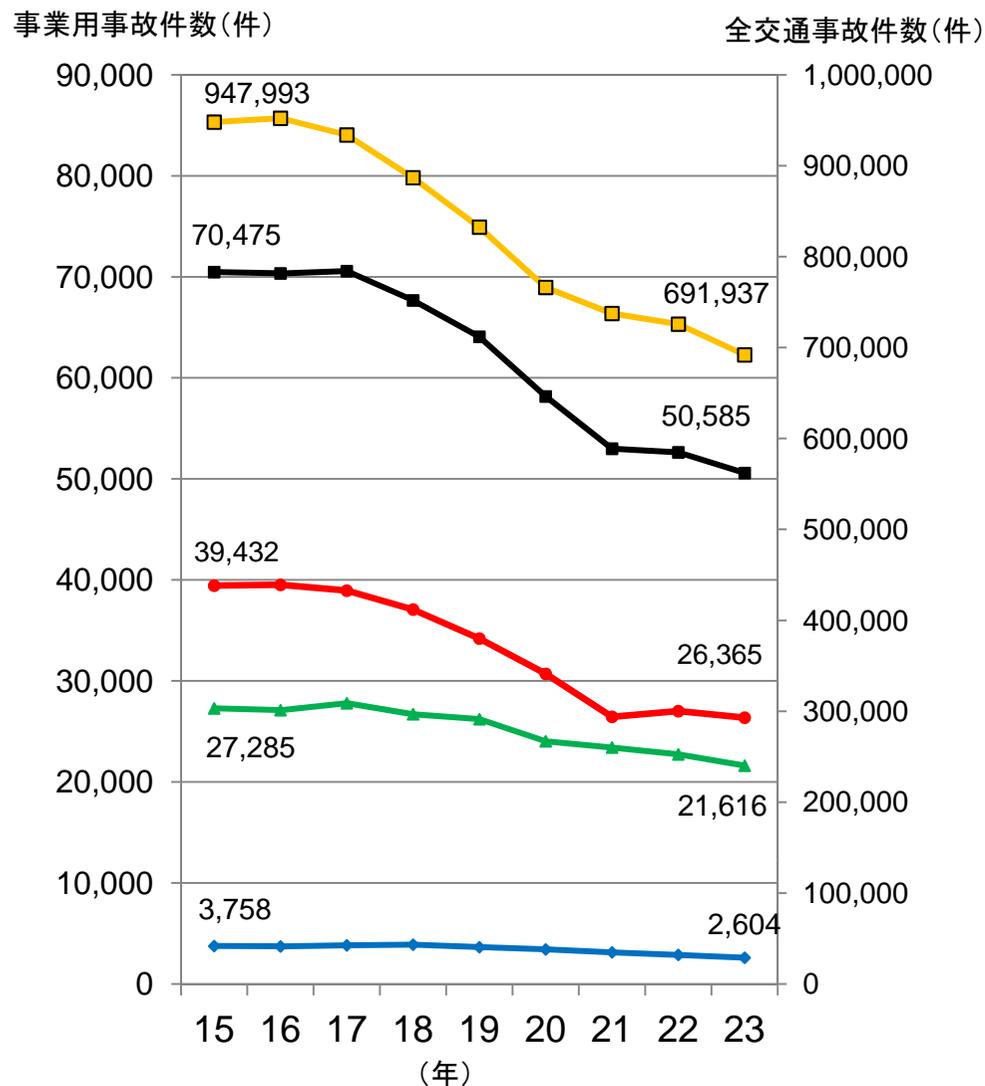
アナログ式 → デジタル式運行記録計を装着

○デジタル式運行記録計導入により、
アナログ式運行記録計装着時と比較して、
事故件数は減少している。

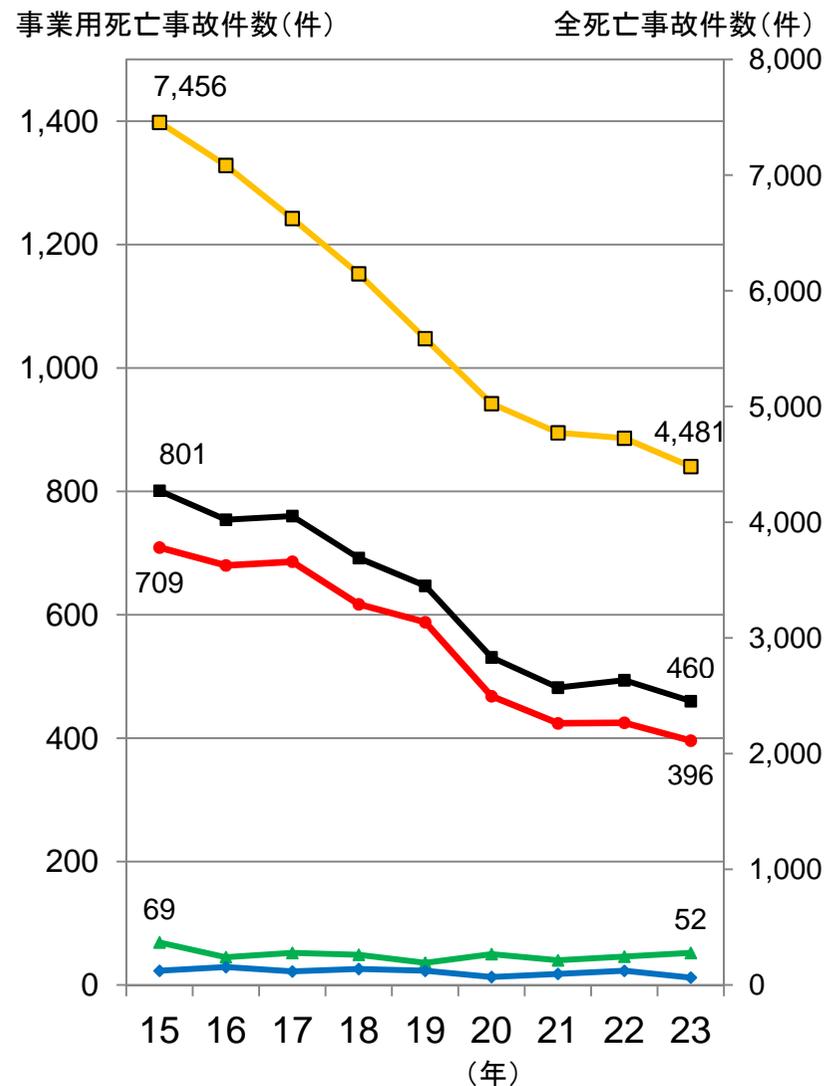


2-7. (参考) 事業用事故件数について

事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



事業用自動車の業態別死亡事故件数の推移



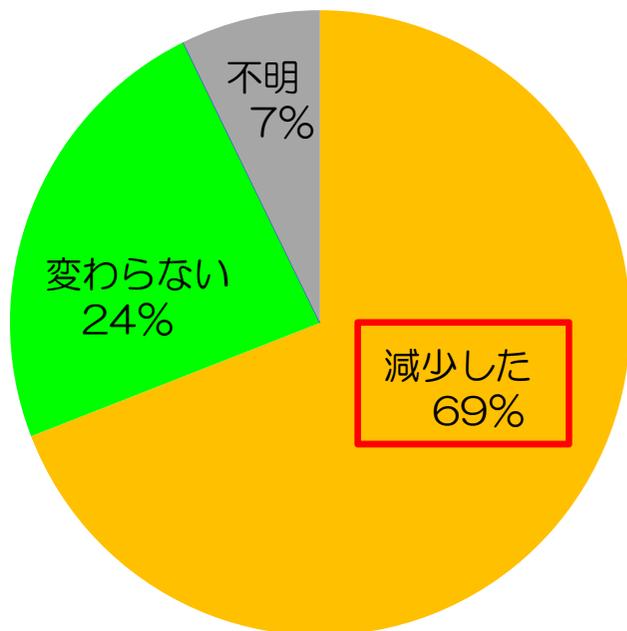
■ 事業用全体 ■ 貨物車(軽を含む) ▲ ハイタク ◆ バス ■ 全交通事故件数

2-8. 燃料消費量について

燃料消費量の変化

運行記録計無し → デジタル式運行記録計を装着

○デジタル式運行記録計導入によって、
燃料消費量は減少している。



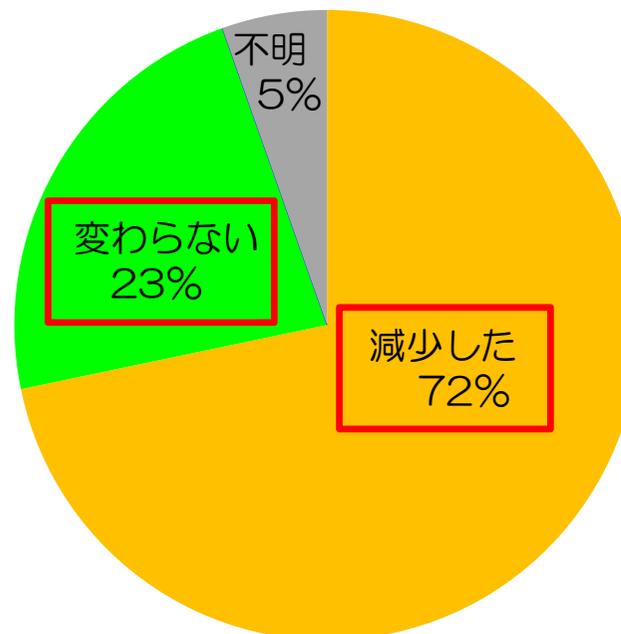
(回答事業者数110者)

燃料消費量減少率：8%

(回答事業者数53者)

アナログ式 → デジタル式運行記録計を装着

○デジタル式運行記録計導入により、
アナログ式運行記録計装着時と比較して、
燃料消費量は減少している。



(回答事業者数92者)

燃料消費量減少率：9%

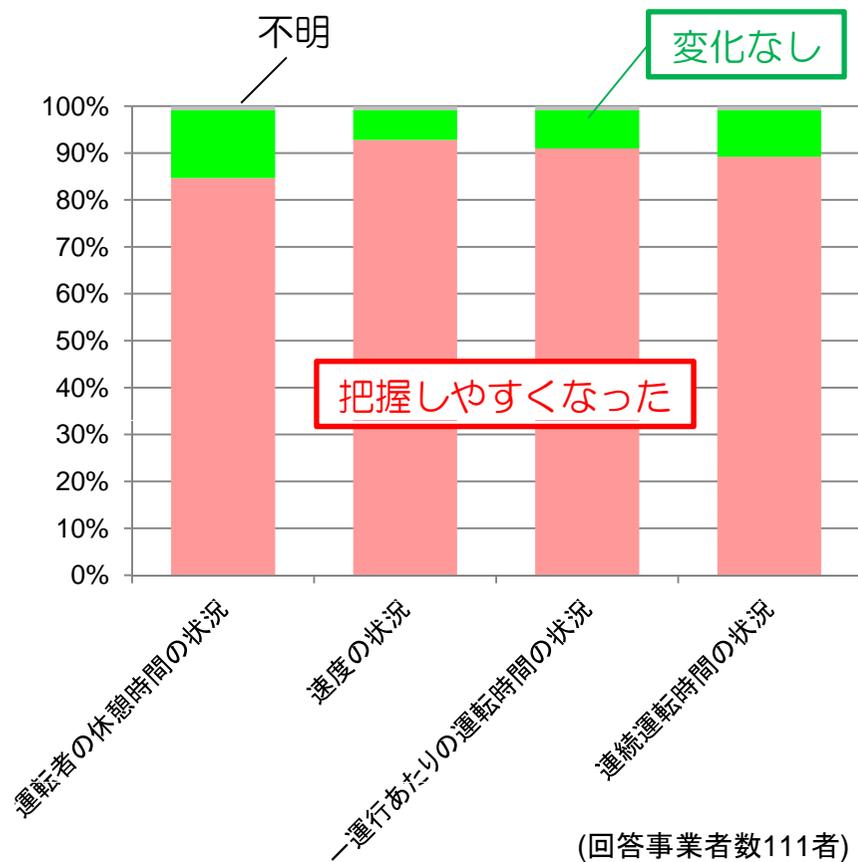
(回答事業者数43者)

2-9. デジタル式運行記録計導入による改善状況

デジタル式運行記録計導入による改善状況について

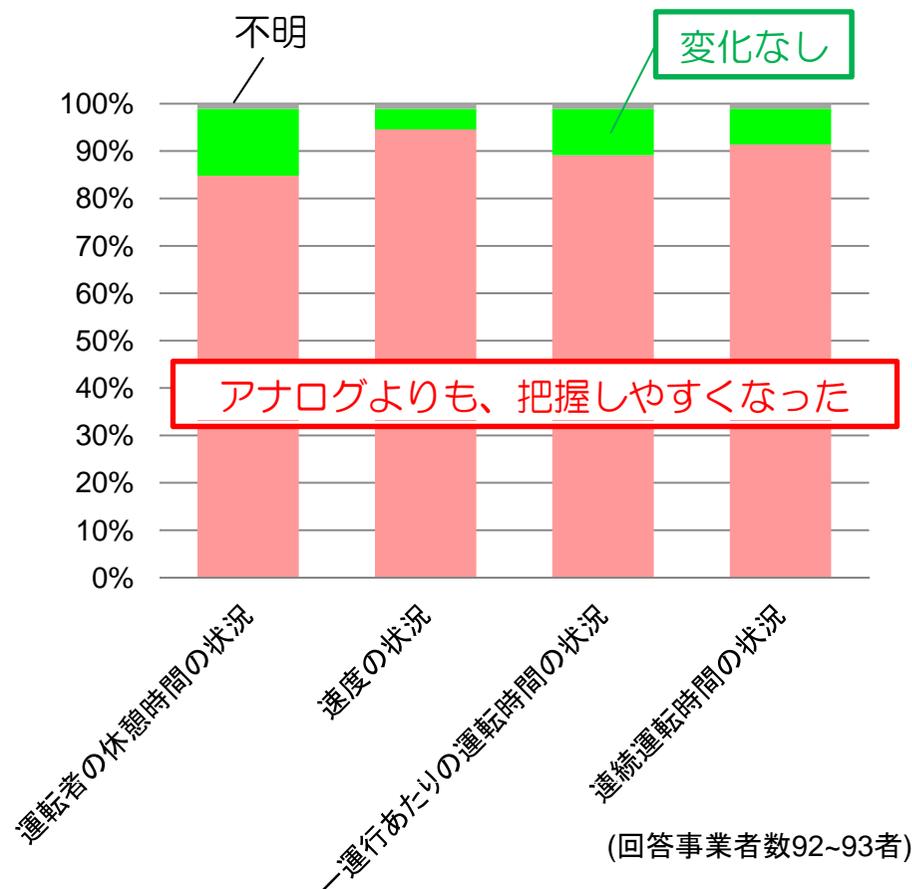
運行記録計無し → デジタル式運行記録計を装着

○多くの事業者が、運転者の休憩時間、速度、一運行当たりの運転時間、連続運転時間の状況が把握しやすくなったと回答。



アナログ式 → デジタル式運行記録計を装着

○アナログ式運行記録計装着時と比較して、運転者の休憩時間、速度、一運行当たりの運転時間、連続運転時間の状況が把握しやすくなったと回答。



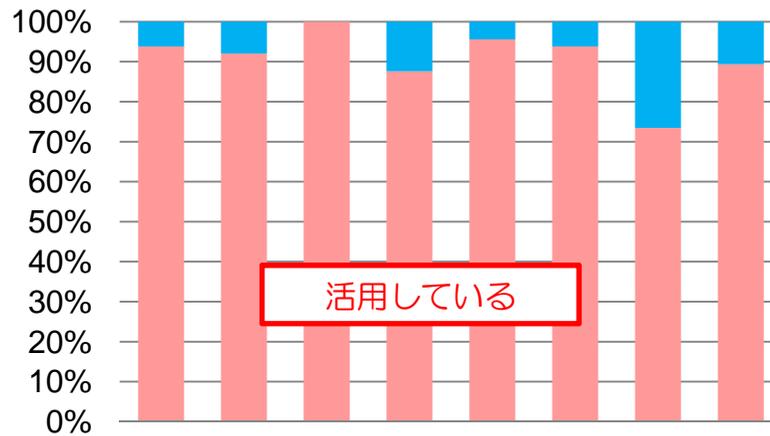
2-10. デジタル式運行記録計の運行データの活用状況

デジタル式運行記録計の運行データの活用状況

運行記録計無し → デジタル式運行記録計を装着

○ デジタル式運行記録計の運行データを、ほとんどの事業者が、急加減速、休憩時間、違反等に関する安全運転指導等に利用している。

活用していない



活用している

急加減速に関する安全運転指導
休憩時間に関する安全運転指導
速度違反に関する安全運転指導
連続運転時間に関する安全運転指導
省エネ運転に関する安全運転指導
安全運転に関する研修等の場における活用
運転者が、運転者自身の運転状況をチェック

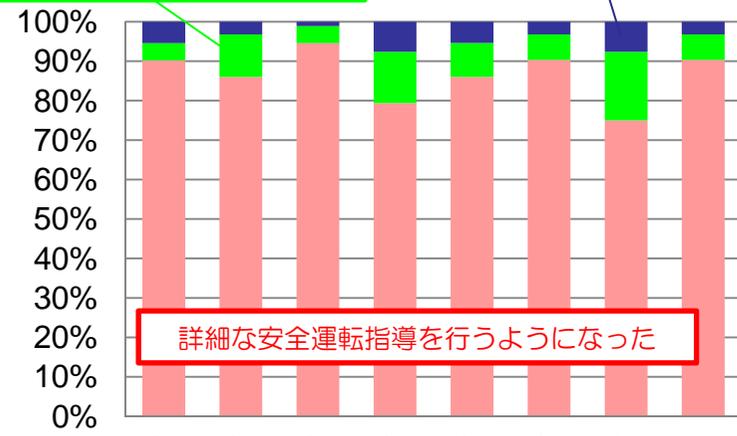
(回答事業者数113者)

アナログ式 → デジタル式運行記録計を装着

○ 殆どの事業者が アナログ式運行記録計と比較して詳細な安全運転指導、省エネ運転に関する指導等を行うようになったと回答。

変化なし (従来からアナログを活用した安全運転指導を実施)

変化なし (従来からアナログを活用した安全運転指導は行っていない)



詳細な安全運転指導を行うようになった

急加減速に関する安全運転指導
休憩時間に関する安全運転指導
速度違反に関する安全運転指導
連続運転時間に関する安全運転指導
省エネ運転に関する安全運転指導
安全運転に関する研修等の場における活用
運転者が、運転者自身の運転状況をチェック

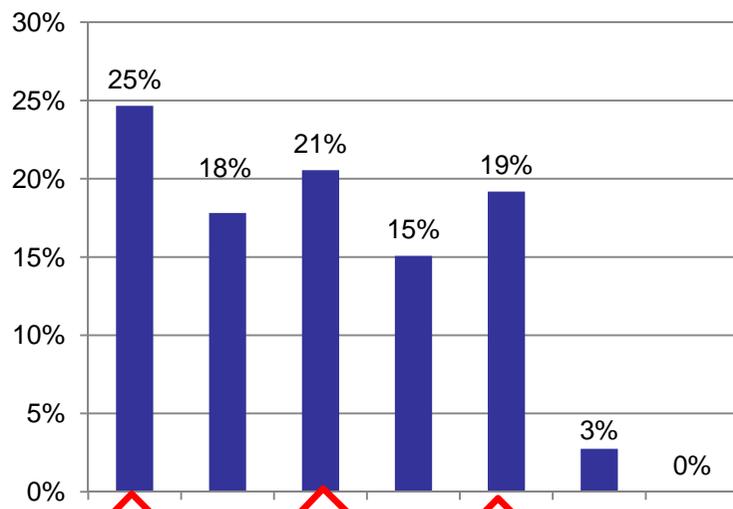
(回答事業者数92~93者)

2-11. デジタル式運行記録計導入の効果

デジタル式運行記録計を導入による最も大きな効果

運行記録計無し → デジタル式運行記録計を装着

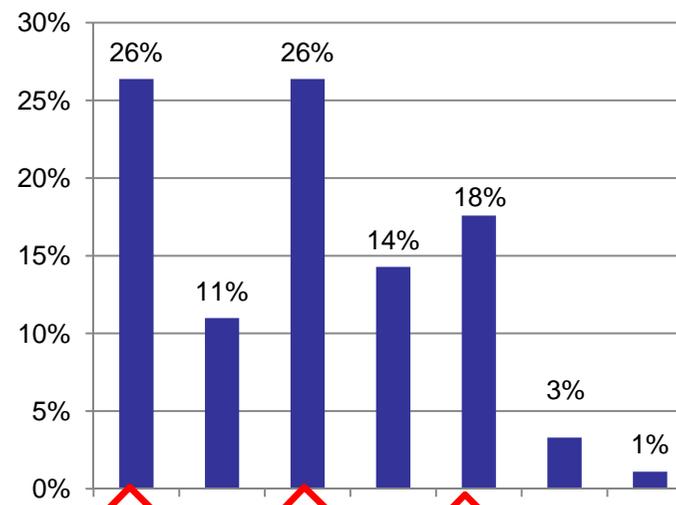
○導入効果は、「仕事への取組の意識改革が進展」「燃料費等の節約」「運転者の勤務状況の把握及び適正化」等、多くの効果が見られた。



(回答数合計=73)

アナログ式 → デジタル式運行記録計を装着

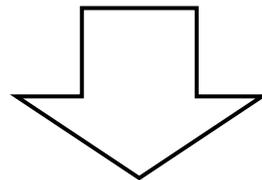
○アナログ式からデジタル式運行記録計への切替による導入効果は、「仕事への取組の意識改革が進展」「燃料費等の節約」「運転者の勤務状況の把握及び適正化」等、多くの効果が見られた。



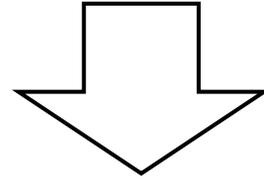
(回答数合計=92)

2-12. 結果概要（まとめ）

- デジタル式運行記録計の導入により、
 - ・ 事務処理の効率化・省力化、事故件数の減少、燃料消費量の減少が進んだ
 - ・ 運転者の休憩時間、速度、連続運転時間等の状況が把握しやすくなった
 - ・ 運行データを活用し、より詳細な安全運転指導を行えるようになった等の効果が得られた一方で、
 - ・ 初期費用や経費がかかった等の課題も見受けられた。
- アナログ式運行記録計からデジタル式運行記録計への切替を行った事業者については、デジタル式運行記録計導入によって上記と同様の効果が得られたとの回答が得られた。



2-12. 結果概要（まとめ）



結果概要

デジタル式運行記録計の導入により、初期費用や経費等のコスト面で一定の負担が生じるものの、事故件数の減少や燃料消費量の減少、安全運転指導の詳細な実施等の効果が生じ、より適切に運行管理が実施できているものと判断できる。

また、アナログ式運行記録計からデジタル式運行記録計に切替を行った事業者からも、デジタル式運行記録計を導入したことにより、多くの効果が得られたとの回答が得られた。

3. トラック事業における運行管理の実態把握 について(訪問調査)(平成24年5月実施)

※全て自由回答

【対象事業者】

- ①主にデジタル式運行記録計による
- ②主にアナログ式運行記録計による
- ③運行記録計を導入せずに

運行管理を行っている事業者

3-1. 調査対象者の運行形態等（主にデジタル式）

訪問調査を実施した事業者の運行形態、運転時間等については以下の通り。

<運行形態（主な荷物）について> ※複数回答あり

- | | | | |
|----------|--------|--------------|--------|
| ・食料品・農作物 | ・ 8事業者 | ・自動車部品 | ・ 1事業者 |
| ・紙 | ・ 2事業者 | ・産業廃棄物 | ・ 1事業者 |
| ・建材 | ・ 2事業者 | ・日用雑貨 | ・ 1事業者 |
| ・新聞 | ・ 2事業者 | ・天然ガス | ・ 1事業者 |
| ・精密機械 | ・ 1事業者 | ・ゴムの原材料 | ・ 1事業者 |
| ・ガラス製品 | ・ 1事業者 | ・工業用の原材料・鋼材等 | ・ 1事業者 |
| ・記載なし | ・ 5事業者 | | |

<運転時間等について> ※複数回答あり

- | | |
|----------------|--------|
| ・ほとんどが日帰り運行 | ・ 9事業者 |
| ・宿泊付きの運行がある | ・ 5事業者 |
| ・深夜から昼間にかけての運行 | ・ 1事業者 |
| ・記載なし | ・ 6事業者 |

<事業規模(車両数)について>

- | | |
|---------------------|---------|
| ・零細（1～9台） | ・ 6事業者 |
| ・中規模（10～99台） | ・ 14事業者 |
| （うち、8t以上を所有していない事業者 | ・ 2事業者） |
| ・大規模（100台以上） | ・ 1事業者 |

全調査事業者数【21社】

※ 国土交通省訪問調査による

3-1. 調査対象者の運行形態等（主にデジタル式）

車両総重量8 t未満の車両へのデジタル式運行記録計の導入状況及び運行状態の把握方法としては、以下の回答があった。

<車両総重量8 t未満の車両への導入状況>

- ・導入している 13事業者
- ・導入していない 3事業者
- ・8 t未満の車両がない 1事業者
- ・未回答 4事業者

全調査事業者数【21社】

<車両総重量8 t未満の車両の運行状態の把握方法>

- ・デジタコによる 10事業者
- ・アナタコによる 3事業者
- ・デジタコ・アナタコ装備なし 2事業者
(日報・乗務員聴取のみ)
- ・その他 3事業者
- ・未回答 3事業者

全調査事業者数【21社】

※ 国土交通省訪問調査による

3-2. 導入のきっかけ（主にデジタル式）

デジタル式運行記録計導入のきっかけは、運行管理を的確に実施するため、補助金制度があったため、事故・違反防止等の回答が得られた。

＜デジタル式運行記録計を導入したきっかけ＞ ※複数回答あり

- | | |
|---------------------|-------|
| ・ 運行管理を的確に行うため | 11事業者 |
| ・ 補助金の制度があったから | 8事業者 |
| ・ 事故・違反防止のため | 7事業者 |
| ・ 運転者の指導・評価が可能 | 5事業者 |
| ・ アナタコは管理が大変だから | 5事業者 |
| ・ 車両購入を契機に | 4事業者 |
| ・ 会社・経営者の方針 | 3事業者 |
| ・ デジタコメーカーからの推薦 | 3事業者 |
| ・ 荷主の法令遵守への要望に応えるため | 2事業者 |
| ・ 燃費の向上のため | 2事業者 |
| ・ 宣伝目的 | 1事業者 |

全調査事業者数【21社】

3-3. 活用状況（主にデジタル式）

デジタル式運行記録計の活用状況としては、運転者の指導・評価、運転時間等の管理等を活用した事例が見受けられた。

＜デジタル式運行記録計の活用状況＞ ※複数回答あり

・ 運転者への指導・評価	13事業者
・ 運転時間等の管理	8事業者
・ 運転者が作成する日報の検証・デジタコデータの添付	7事業者
・ 運転日報の自動作成	5事業者
・ その他	2事業者

全調査事業者数【21社】

3-4. 導入による効果（主にデジタル式）

アナログ式からデジタル式運行記録計への切替の効果として、運転者の安全意識等の向上、運転管理の容易化、運転者の指導・評価の容易化等の回答が得られた。

<デジタル式運行記録計の導入による効果>

※特にアナログ式からデジタル式運行記録計への切替による効果

※複数回答あり

・ 運転者の安全意識等の向上	12事業者
・ 運転管理が容易に・労務管理業務が軽減	10事業者
・ 運転者の指導・評価が容易に	10事業者
・ 事故・違反が減少	7事業者
・ 燃費が向上	6事業者
・ 導入効果は薄い	1事業者
・ その他	5事業者

全調査事業者数【21社】

3-5. 事故件数や燃費改善の効果（主にデジタル式）

アナログ式からデジタル式運行記録計への切替の効果の中でも、特に事故件数や燃費改善については、事故・違反の減少、燃費の向上に一定の効果がある回答が得られた。

<事故件数や燃費改善について>

※特にアナログ式からデジタル式運行記録計への切替による比較

※複数回答あり

- | | |
|---------------------|-------|
| ・ 事故・違反が減少した | 9事業者 |
| ・ 導入以前に事故がなく比較できない | 3事業者 |
| ・ 事故減少に効果はない | 1事業者 |
| ・ 燃費が向上した | 13事業者 |
| ・ 燃費の改善は見られない・効果は不明 | 4事業者 |
| ・ その他 | 1事業者 |

全調査事業者数【21社】

3-6. 導入による課題（主にデジタル式）

アナログ式からデジタル式運行記録計への切替の課題として、操作が困難、運転者からの反発・苦情、運転者への指導方法等に苦慮等の課題があった。

<デジタル式運行記録計の導入による課題>

※特にアナログ式からデジタル式運行記録計への切替による比較

※複数回答あり

- | | |
|---------------------------|------|
| ・ 運転者の操作ミスがある・操作が困難 | 7事業者 |
| ・ 運転者から反発・苦情がある | 5事業者 |
| ・ 運転者への指導方法等に苦慮 | 3事業者 |
| ・ 初期投資の負担が大きい | 2事業者 |
| ・ 機器の不具合がある・使いづらい | 2事業者 |
| ・ 運転者がいい点数をとるための操作のみに傾注等 | 2事業者 |
| ・ アナタコと異なり運転者が運転直後に確認できない | 1事業者 |
| ・ 何ら問題なくスムーズに導入できた | 1事業者 |
| ・ その他 | 4事業者 |

全調査事業者数【21社】

3-7. 初期費用の負担について（主にデジタル式）

デジタル式運行記録計の初期費用の負担に関して、以下の回答があった。

＜初期費用の負担はどの程度であったか＞

○中規模事業者

- ・全車導入（約100台）には1千万円超の費用を要したが、燃費の向上で1年で1千万円削減できた。
- ・1車両につき機器導入費用約10万円（初年度10台導入）、情報通信費1車両1月900円。
- ・初期投資は300万円、年間の通信費が1台1万円で年間約28万円程度。
- ・車載器1台あたり12～13万円、通信費が1台あたり1,000円/月。
- ・事務所機器100万円、車載1台25万で総額350万円と初期投資額が大きかった。
- ・5台への装着で500万円程度。そのうち3分の1は補助でまかなった。
- ・初期費用は1台30万円。解析用PCはソフトウェア込みで30万円。
車両への設置費用については、2～3万円程度。
- ・営業用車両の他にも含め80台分：25万円/月（リース契約）。
- ・1台当たり年間7万4000円（リース契約）、カードが1万4000円（リース契約）。
事務所機器が高価で車載器は安価なため、近年は買い取りとしている。

全調査事業者数【21社】

※ 国土交通省訪問調査による

3-8. その他の自由意見（主にデジタル式）

その他の意見として、的確な運行管理ができる、事故防止・燃費向上に効果がある等の前向きな回答があった一方で、一部アナタコで十分といった意見もあった。

<その他自由意見について> ※複数回答あり

- ・競争激化、適正運賃確保への対応を・運行管理強化を . . . 13事業者
- ・的確な運行管理ができる 12事業者
- ・導入に費用面の問題あり・補助金が必要 9事業者
- ・導入してよかった 5事業者
- ・デジタコの義務化を急がないでほしい 4事業者
- ・アナタコとの違いはない・アナタコで十分 3事業者
- ・事故防止・燃費向上に効果 3事業者
- ・運転者への指導・管理が容易に 2事業者
- ・新車へのデジタコの標準装備を 2事業者
- ・デジタコの操作性の向上が必要 1事業者
- ・燃費向上・事故防止につながっていない 1事業者

- ・その他 15事業者

全調査事業者数【21社】

3-9. 調査対象者の運行形態等（主にアナログ式）

訪問調査を実施した事業者の運行形態、運転時間等については以下の通り。

<運行形態（主な荷物）について> ※複数回答あり

- | | |
|--------------------------|------|
| ・産業廃棄物（木くず、コンクリート等の建築廃材） | 2事業者 |
| ・雑貨 | 2事業者 |
| ・食品・砂糖 | 2事業者 |
| ・自動車部品 | 1事業者 |
| ・郵便物 | 1事業者 |
| ・引越荷物・石膏ボード | 1事業者 |
| ・バラセメント | 1事業者 |
| ・潤滑油（ドラム缶） | 1事業者 |
| ・印刷物 | 2事業者 |
| ・建築資材 | 1事業者 |
| ・制御板 | 1事業者 |
| ・コンテナ | 1事業者 |
| ・家具・家電 | 1事業者 |
| ・鉄筋 | 1事業者 |
| ・記載なし | 4事業者 |

<運転時間等について> ※複数回答あり

- | | |
|------------------|-------|
| ・すべて又はほとんどが日帰り運行 | 12事業者 |
| ・宿泊付きの運行もある | 5事業者 |
| ・記載なし | 1事業者 |

<事業規模(車両数)について>

- | | |
|---------------------|-------|
| ・零細（1～9台） | 6事業者 |
| （うち、8t以上を所有していない事業者 | 1事業者） |
| ・中規模（10～99台） | 10事業者 |
| ・大規模（100台以上） | 1事業者 |

全調査事業者数【17社】

3-9. 調査対象者の運行形態等（主にアナログ式）

車両総重量8 t未満の車両へのアナログ式運行記録計の導入状況及び運行状態の把握方法としては、以下の回答があった。

<車両総重量8 t未満の車両への導入状況>

- ・導入している 7事業者
- ・導入していない 5事業者
- ・8 t未満の車両がない 1事業者
- ・未回答 4事業者

全調査事業者数【17社】

<車両総重量8 t未満の車両の運行状態の把握方法>

- ・アナタコによる 6事業者
- ・アナタコによらない 6事業者
- ・未回答 5事業者

全調査事業者数【17社】

3-10. 導入のきっかけ（主にアナログ式）

アナログ式運行記録計導入のきっかけは、装置が義務付けられているため、運行管理を的確に実施するため等の回答が得られた。

＜アナログ式運行記録計を導入したきっかけ＞ ※複数回答あり

- ・ 装着が義務付けられているため 7事業者
- ・ 運行管理を的確に行うため 4事業者
- ・ 荷主の法令遵守への要望に応えるため 2事業者
- ・ デジタコが高価なため 2事業者
- ・ 車両取得時に既に導入されていた 2事業者
- ・ 早期に運行記録計を全車に取り付けたため 1事業者
- ・ 車両に装着されている事が当然の認識 1事業者

全調査事業者数【17社】

3-11. 活用状況（主にアナログ式）

アナログ式運行記録計の活用状況は、日報の検証、運転時間等の管理、運転者への指導・評価等の回答が得られた。

＜アナログ式運行記録計の活用状況＞ ※複数回答あり

- ・ 運転者が作成する日報の検証・チャート添付 10事業者
- ・ 運転時間等の管理 8事業者
- ・ 運転者への指導・評価 7事業者
- ・ 活用していない 3事業者

全調査事業者数【17社】

3-12. アナログ式で十分と考える理由（主にアナログ式）

アナログ式運行記録計で十分と考える理由は、定期的・短距離の運行のため、運行状況を把握できるという意見が多かったが、一方、省エネ運転・安全運転管理にはアナタコでは不十分との回答もあった。

＜アナログ式運行記録計で十分と考える理由＞ ※複数回答あり

- ・ 定型的・短距離の運行のため、運行状況を把握できる . . . 12事業者
- ・ 運転者の指導・評価が可能 4事業者
- ・ デジタコは情報量が多すぎ、零細では管理できない . . . 1事業者
- ・ デジタコ専用の管理要員の確保は困難 1事業者

- ・ 省エネ運転・安全運転管理にはアナタコでは不十分 . . . 3事業者

- ・ 何とも言えない 1事業者
- ・ その他 2事業者

全調査事業者数【17社】

3-13. 導入による課題（主にアナログ式）

アナログ式運行記録計の問題点は、管理が面倒、詳細な運転状況が不明等の回答があった。一方、何ら問題ないとの回答もあった。

<アナログ式運行記録計の問題点> ※複数回答あり

・管理が面倒	5事業者
・詳細な運転状況が不明	5事業者
・運転者が改ざんできる	2事業者
・効果的活用ができるか不明	1事業者
・初期投資の負担が大きい	1事業者
・何ら問題ない	6事業者

全調査事業者数【17社】

3-14. デジタル式を導入予定している理由（主にアナログ式）

デジタル式運行記録計導入予定の理由は、運行管理を的確に行うため、運行管理が容易に、荷主に対する安全対策の説明といった回答が得られた。

＜デジタル式運行記録計の導入を予定している理由＞ ※複数回答あり

- ・ 運行管理を的確に行うため 2事業者
- ・ 運行管理が容易に 1事業者
- ・ 荷主に対する安全対策の説明 1事業者

全調査事業者数【17社中3社】

3-15. デジタル式を導入しない理由（主にアナログ式）

デジタル式運行記録計を導入しない理由は、初期・ランニングコストがかかる、アナログ式で十分、費用対効果が感じられない等の回答が得られた。

＜デジタル式運行記録計を導入しない理由＞ ※複数回答あり

・初期・ランニングコストがかかる	7事業者
・アナログ式で十分	4事業者
・費用対効果が感じられない	2事業者
・現在の運行では必要性が感じられない	1事業者
・管理要員の確保が困難	1事業者
・情報量が多すぎて管理できない	1事業者
・運転者の評価に使用したくない	1事業者
・導入の予定なし	1事業者

全調査事業者数【17社中14社】

3-16. デジタル式を導入する要件（主にアナログ式）

アナログ式運行記録計導入の要件は、補助制度、デジタコ機器の低価格化、法令の義務化等の回答が得られた。

＜デジタル式運行記録計導入の要件＞ ※複数回答あり

・全額・大部分の補助制度	6事業者
・デジタコ機器（保守含む。）の低価格化	3事業者
・法令の義務化	3事業者
・車両の買換	2事業者
・操作性の向上	1事業者
・導入しない	1事業者

全調査事業者数【17社中14社】

3-17. その他の自由意見（主にアナログ式）

その他の意見としては、デジタコ義務化反対、義務化を急がないでほしい、導入に費用面の問題があり・補助金が必要等の回答が得られた。

＜その他の意見＞ ※複数回答あり

- ・ デジタコ義務化は反対・アナタコで十分 8事業者
- ・ 競争激化、適正運賃確保への対応を・運行管理強化を . . . 8事業者
- ・ 導入に費用面の問題あり・補助金が必要 6事業者
- ・ デジタコの普及を希望・アナタコでは不十分 4事業者
- ・ 運転者の管理が容易になる 1事業者
- ・ デジタコの義務化を急がないでほしい 1事業者
- ・ 小型車には運行記録計は不要 1事業者
- ・ その他 11事業者

全調査事業者数【17社】

3-18. 調査対象事業者の運行形態等（運行記録計非導入）

訪問調査を実施した事業者の運行形態、運転時間等については以下の通り。

<運行形態（主な荷物）について> ※複数回答あり

- ・建築資材 2事業者
- ・食品 2事業者
- ・家具・家電 1事業者
- ・薬品 1事業者
- ・宅配便 1事業者
- ・郵便物 1事業者
- ・LPガスボンベ 1事業者

- ・記載なし 1事業者

<運転時間等について> ※複数回答あり

- ・すべて又はほとんどが日帰り運行 9事業者

<事業規模(車両数)について>

- ・零細（1～9台） 5事業者
- ・中規模（10～99台） 4事業者

全調査事業者数【9社】

3-19. 運行記録計を導入しない理由（運行記録計非導入）

運行記録計を導入しない理由は、定期的・短距離運行のため運行状況が把握できる、コストが多くかかる等の回答が得られた。

＜運行記録計を導入しなかった理由＞ ※複数回答あり

- ・ 定型的・短距離の運行のため、運行状況が把握できる 8事業者
- ・ コストが多くかかる 4事業者
- ・ 義務付けの車両ではない 4事業者
- ・ 運転者が運転に集中できない 1事業者
- ・ 費用対効果が不明 1事業者
- ・ デジタコメーカーから導入のメリットがないと言われた 1事業者
- ・ 操作ができない 1事業者

全調査事業者数【9社】

＜今後も運行記録計を導入しない理由＞ ※複数回答あり

- ・ 日報等で十分に管理できる 6事業者
- ・ 初期・ランニングのコストがかかる 5事業者
- ・ 対象車両を保有していない 2事業者
- ・ 運転者が運転に集中できない 1事業者
- ・ 費用対効果が感じられない 1事業者
- ・ 操作ができない 1事業者

全調査事業者数【9社】

※ 国土交通省訪問調査による

3-20. 運行記録計の導入要件（運行記録計非導入）

運行記録計導入の要件は、法令の義務化、補助制度等の回答が得られた。一方、投資するだけの余力がないとの回答も見られた。

＜運行記録計導入の要件＞ ※複数回答あり

・法令の義務化	2事業者
・全額・大部分の補助制度	1事業者
・車両の買換	1事業者
・導入までの一定の期間の設置	1事業者
・導入の予定なし	4事業者
・投資するだけの余力がない	1事業者

全調査事業者数【9社】

3-21. その他の自由意見（運行記録計非導入）

その他の意見は、導入に費用面の問題あり・補助金が必要、デジタコの義務化反対等の回答が得られた。

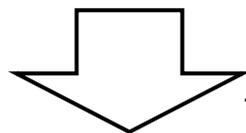
<その他の意見> ※複数回答あり

- | | |
|-----------------------------|------|
| ・導入に費用面の問題あり・補助金が必要 | 4事業者 |
| ・競争の激化、適正運賃確保への対応を・運行管理の強化を | 3事業者 |
| ・デジタコ義務化反対 | 2事業者 |
| ・費用対効果が見えない | 1事業者 |
| ・最新機器を活用することができていない | 1事業者 |
| ・その他 | 4事業者 |

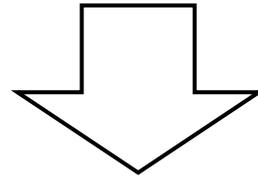
全調査事業者数【9社】

3-22. 結果概要（まとめ）

- 主にデジタル式運行記録計による運行管理を行っている事業者からは、
運転者の安全意識等の向上、労務管理業務の軽減、事故・違反の減少、燃費向上等の効果が生じている一方で、運転者の操作ミス、運転者の苦情、運転者への指導方法に苦慮する等の課題が確認された。
- 主にアナログ式運行記録計による運行管理を行っている事業者からは、
アナログ式運行記録計であっても、運行形態が定型的・短距離であることや運転者の指導・評価は可能であること等から、アナログ式運行記録計による運行管理に問題はないとの指摘がある一方で、アナログ式運行記録計では運行管理が面倒で詳細な運転状況が不明等の課題があるため、運行管理を的確・容易に行うためにデジタル式運行記録計の導入を予定・検討している事業者も見られた。
- 運行記録計を導入せずに運行管理を行っている事業者からは、
運行記録計を導入しなくても、運行形態が定型的・短距離なために乗務記録等で運行管理が可能であること、運行記録計導入によってコスト面で負担増に繋がること等により運行記録計を導入していないとの指摘があった。



3-22. 結果概要（まとめ）



結果概要

デジタル式運行記録計による運行管理を行っている事業者からは、安全意識の向上、事故・違反の減少、燃費向上等の着実な効果を得ていることが確認できた。

アナログ式運行記録計による運行管理を行っている事業者においても、管理が面倒、詳細な運行状況が不明等の問題から、デジタル式運行記録計の導入を予定している事業者が見られた。

一方で、運行形態が定型的・短距離である事業者からは、アナログ式運行記録計であっても運転者の指導・評価は可能であるとの指摘があった。

運行記録計を導入せずに運行管理を行っている事業者からは、乗務記録等により運行管理ができることやコスト面での負担増に繋がること等により、運行記録計の導入を見合わせているといった回答が得られた。

今後の方向性について(案)

平成24年8月9日
国土交通省
自動車局安全政策課

今後の方向性について(案)

1. デジタル式運行記録計の普及・義務化の必要性
2. デジタル式運行記録計の普及・義務化に向けた環境整備
3. デジタル式運行記録計の普及・義務化に向けたロードマップの共有

今後の方向性(案)について

1. デジタル式運行記録計の普及・義務化の必要性

デジタル式運行記録計は、その導入により事故件数の減少に大きな効果があるほか、運転者の休憩時間、運転時間、速度等の把握や事業者の運転者に対する安全運転指導等に大きな効果がある。また、「運行管理や運転者の評価・指導が容易」、「労務管理業務の負担が少ない」等の利便性の点でも、アナログ式運行記録計と比べ高い優位性があり、デジタル式運行記録計を実際に導入し利用している事業者の評価も高い。

このような状況を踏まえ、運行管理の高度化、過労運転の防止等による安全性向上を図る観点から、今後車両に装着する運行記録計はデジタル式運行記録計とする必要がある。また、このような安全性の向上は、車両の大小にかかわらず求められるものであることから、運行記録計の装着義務付けに当たっては、装着機種をデジタル式運行記録計とするとともに、対象車両の範囲も広いものとする方向で検討を進めることとする。

今後の方向性(案)について

2. デジタル式運行記録計の普及・義務化に向けた環境整備

現在、アナログ式運行記録計で運行管理・労務管理を行っている事業者が存在し、また運行記録計自体を装着していない車両も存在していることに加え、デジタル式運行記録計について、車載器・ソフトウェア等の費用負担への懸念や同機器の使用・活用方法について高度な知識が必要なのではないかといった不安を持つ事業者も存在する。

このような状況を踏まえ、デジタル式運行記録計の義務化に当たっては、その導入効果やその利便性・アナログ式運行記録計と比較した優位性について周知徹底を図るとともに、機器面・ソフト面・システム面等における技術的な検討を含め機器・システムの導入に当たっての懸念に対応を行うなど、事業者によるスムーズな導入が図られるよう可能な限り導入促進のための環境整備を進めていくこととする。

今後の方向性(案)について

3. デジタル式運行記録計の普及・義務化に向けたロードマップの共有

デジタル式運行記録計の普及・義務化については、そのための環境整備や事業者における導入準備のため、デジタル式運行記録計の装着義務化のロードマップを関係者間で共有していくこととする。