

第3回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

< 議 事 概 要 >

平成24年8月9日（木）
15:00～17:00
国土交通省1階・共用会議室

1. 開会
2. 国土交通省自動車局坂審議官挨拶
3. 委員紹介
4. 議事
 - ・最近の関連する事項について
 高速ツアーバス事故について【資料1】
 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【資料2】
 - ・運行記録計の導入実態等に関するアンケート結果について【資料3】
 - ・今後の方向性について（案）【資料4】

【資料1～資料3について質疑応答】

（全日本運輸産業労働組合連合会 中村委員）

装着率のアンケート（資料3・P4）について、事業者の規模別のデータはあるのか。総重量3.5トン以下のデジタル式運行記録計装着率33%は、大手事業者では可能だとは思いますが中小事業者では疑問を感じる。

（国土交通省）

装着率のアンケートは事業者単位ではなく営業所単位で集計しているため、事業者の規模別のデータはない。

（全日本トラック協会 江森委員）

- ・東京都トラック協会では、運行記録計メーカーへのヒアリング結果等を踏まえて、全員一致でデジタル式運行記録計義務化に反対という意見が採択された。デジタル式運行記録計の導入検討者、導入反対者ともに、事業者は高コストに耐えられないとの意見があった。運行記録計がデジタル式かアナログ式かについては経営者の判断により行うもの。
- ・ドライブレコーダーでも燃費、環境、事故防止に効果があり、東京都トラック協会会員が第一当事者となる事故件数は、平成19年度21件、20年度11件、21年度6件、22年度4件、23年度3件と減少するなど改善しており、東京都からも表彰された。

- ・東京都トラック協会の自主調査では、東京都における保有車両10両以下のトラック事業者（サンプル調査対象14事業者）のデジタル式運行記録計の装着率は8%程度であり、義務化されると残り92%の事業者が新たに導入しなければならない。
- ・「事業用自動車総合安全プラン2009」のとおり、総重量7トン以上に義務付けを行うべき。
- ・東京では小型トラックが約半分を占めており事故率も少ないというデータ出ているので、営業形態、地域、特性等の実態を含めて検討頂きたい。

（全日本建設交運一般労働組合 赤羽委員）

高速ツアーバスにおいて、デジタル式運行記録計とドライブレコーダーの促進の方向で対策が打ち出されたが、トラックにはなぜ出てこないのか。

（国土交通省）

デジタル式運行記録計とドライブレコーダーは、高速ツアーバスであってもまずは普及を目指すものであり、義務付けではない。今後はトラックにおいても普及を促進していくことが必要。

（全日本建設交運一般労働組合 赤羽委員）

21事業者中9事業者が事故・違反が減少したとの結果が出ている（資料3・P27）が、高速ツアーバスの事故後、厚生労働省が高速ツアーバスを運行する貸切バス事業者に行った監査では、95.6%の事業者に労働基準法関係の違反が見られるといった異常な状態。デジタル運行記録計を導入している事業者の調査件数が21件では少ないのではないか。

（国土交通省）

訪問調査は21事業者に対してのみ行ったが、その他にデジタル式運行記録計導入効果に関するアンケートを152事業者に対して実施している。

（全日本建設交運一般労働組合 赤羽委員）

「運行記録計なし」から「デジタル式運行記録計を導入した」事業者と、「アナログ式運行記録計を導入」から「デジタル式運行記録計を導入した」事業者についての調査結果（資料3・P13～18）があるが、「運行記録計なし」から「アナログ式運行記録計を導入した」事業者についてはなぜ調査しなかったのか。

（国土交通省）

デジタル式運行記録計導入効果に関するアンケートは、デジタル式運行記録計導入に関する補助金を受けた事業者が対象であるため、必ずデジタル式運行記録計を導入していることとなる。そのためご指摘の調査は実施していない。

(全日本トラック協会 杉山委員)

- ・デジタル式運行記録計を導入するような事業者は、安全意識が高く事故防止対策に積極的な事業者であると認識しており、データを様々な形で解析し、安全指導や省エネ運転の徹底指導などで効果を上げている。運行記録計のデータをどのように解析・活用するかについては、アナログ式でも問題ないのではないか。デジタル式運行記録計がどれだけ事故防止に役立つのか、追突や衝突など事故内容を調べて頂きたい。
- ・トラック事業者は中小企業が多く、高価なデジタル式運行記録計の導入は難しい。まずは事故をなくすことを考えることが大切。

【資料4について質疑応答】

(全日本運輸産業労働組合連合会 中村委員)

義務付け対象となる車両総重量は明記しないということによいか。

(国土交通省)

今回は具体的な数値は明記せず今後の検討課題であると認識している。

(全日本トラック協会 江森委員)

「デジタル式運行記録計の義務化にあたって」の「義務化」の記載は必要か。

(資料4・P2)

(国土交通省)

この検討会では、デジタル式運行記録計の義務化を目指して議論していきたい。

(全日本建設交運一般労働組合 赤羽委員)

- ・検討会の進め方については、おおむねこの方向性(案)で良いと思う。
- ・労働者の時間管理・運行管理については、運行記録計又はドライブレコーダーに関わらず、トラック全体に広めるべきではないか。
- ・トラック業界では、平成23年の労働基準法違反が81.2%、改善基準告示違反が63.6%と高い水準。労働者の時間管理や運行管理をしっかりと行い、若い人達が業界に魅力を感じてもらえるように業界全体を改善しなければならない。そのためには労働時間を管理することは大前提。
- ・運行管理だけを先行して実行すれば費用がかかりすぎるために上手くいかない。運行記録計の装着を運賃で十分賄えるよう、適正な運賃収受ができるような議論や取組と一体となって行う必要がある。

(全日本運輸産業労働組合連合会 中村委員)

- ・デジタル式運行記録計だけでなくドライブレコーダーも安全面で有効なので、EMSドライブレコーダー促進事業をより一層充実させて頂きたい。
- ・ヨーロッパで実施されているような運転者毎のスマートカード方式の可能性について促進頂きたい。
- ・デジタル式運行記録計は燃費の向上、事故の減少によるコスト削減もあるが、導入に当たってはある程度の助成が必要。
- ・「事業用自動車総合安全プラン2009」には、デジタル式運行記録計の義務付け拡大は車両総重量7～8トンについて検討すると定められていた。第1段階としてはこれを考慮し、後付け機器や新車についても一定の助成が講じられる時期に合わせて段階的に対象を拡大すべき。

(東京農工大学大学院教授 永井委員長)

- ・私は「事業用自動車総合安全プラン2009」のメンバーで、実現するまでフォローすべき立場であり、事故削減に向けてチェックすることが必要。
- ・技術的にはデジタル式運行記録計、ドライブレコーダーとも中身は同じで、安全にも効果がある。常時記録型ドライブレコーダーは運行管理ができる可能性が高く、技術開発はここ数年変化しコストも安くなってきている。技術開発もこの検討会で議論できればよい。
- ・デジタル式運行記録計も台数が増えればコストも安くなり導入しやすい。

(日本自動車部品工業会 藤田委員)

ドライブレコーダー・デジタル式運行記録計の一体型の機器は既に販売されているので、いち早く低価格化を進めてお客様に提供できるよう努力していきたい。

(東京農工大学大学院教授 永井委員長)

日本自動車部品工業会からも検討会に参考となる資料を提供頂けないか。

(日本自動車部品工業会 藤田委員)

具体的な価格などは、コンプライアンス等の観点から差し支えない内容でご案内できればと考えている。

(国土交通省)

今後とも事業者の御意見や運転者、運行管理者への負担、安全の確保等を踏まえて義務付けの検討を進めて参りたい。国土交通省としては、デジタル式運行記録計を可能な限り義務付ける方向で進めたいと考えているが、数値については議論があるので、検討会やその他の機会において御意見を伺って具体的にどのような形にするのか決めていきたい。

導入に際しての環境整備についても、皆さまの不安や懸念を受け止め、少しでも解消できるよう進めて参りたい。

ロードマップは、どのようなステップで行えるのか共有して参りたい。今回の内容を持ち帰って説明頂ければ、各業界でも納得頂けるのではないかと考えている。

以 上