

第4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〉

日時：平成26年3月26日（水）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎3号館8階第1会議室

1. 開会
2. 国土交通省自動車局大庭審議官挨拶
3. 委員紹介
4. 議 事
 - ・運行記録計の普及・義務化ロードマップ【資料1】【資料2】
 - ・その他

（資料1、2について質疑応答）

【全日本トラック協会 庄子氏】

- ・7～8 tクラスの車両について事故が多いと認識している。中型免許・運行記録計装着義務付け対象拡大は事故防止の上で有効なツールと考えている。
- ・ロードマップ（案）に、平成27年に新車規制、平成28年に使用過程車義務付けとなっているが、使用過程車は30万台流通していることから、仮にその半数にこれから対策が必要で機器単価が6～7万円だとすると、業界全体で百億円規模の負担となり、中小企業においては機器代金及び取付費用等の負担が多いと考える。
- ・廃車等を考えている事業者に対しても適用するのか。

【全日本トラック協会 永嶋氏】

- ・使用過程車を使用しているGマーク事業者で、事故が無い事業者には猶予期間を延長するようなインセンティブを考えてもらえないか。
- ・悪質事業者や新規事業者に義務付けするようなメリハリを効かせてはどうか。
- ・新車への装着義務付けについて、7 t以上ということであれば異論は無い。
- ・アナログ式運行記録計を認めてもらうことは、ありがたい。

【国土交通省】

- ・詳細はパブコメで詰めていきたい。施行については感触を伺いたい。

【日本自動車研究所 永井委員長】

- ・7 t以上を対象とすることは、事故が多いことから効果が期待できると思う。

【全日本建設交運一般労働組合 赤羽委員】

- ・基本的には全車に適用すべき。
- ・トラック産業は賃金や労働時間等の問題で若年層に魅力の無い職場となっている。最低でも運行記録計を義務づけし労働時間の管理・安全管理をするべきと考える。
- ・トラックでもバス事故のような大きな事故がいつ起きてもおかしくない。
- ・中小企業に対して補助制度を考えるべき。

【全国交通運輸労働組合総連合 貫委委員】

- ・資料の中で5 t以上8 t未満において重軽傷事故が多い。小さい事故が積み重なって大きい事故となるので、ここをつぶさないといけない。
- ・現行義務づけされているトラックでの事故でアナログ式運行記録計とデジタル式運行記録計での事故発生率を検証したようなものはないのか。どちらも発生率が変わらないのであれば、両面から適用しても良いのではないのか。数値があれば教えていただきたい。

- ・以前、アナログ式運行記録計とデジタル式運行記録計の費用について、変わらないと言っていた。変わらないのであればデジタル式運行記録計にすれば良いのではないか。

【全日本運輸産業労働組合連合会 世永委員】

- ・改善基準告示など労基法の違反している事業者のうち、運行記録計を装着している違反率を知りたい。
- ・5 t以上8 t未満での重軽傷事故の時間帯について教えてもらいたい。12時から明け方にかけて多いのであれば追突の関係、運行計画の関係であれば運行記録計義務づけ拡大は有効であると思う。
- ・アナログ式運行記録計を導入した場合、将来はデジタル式運行記録計を導入しなければならないのか。

【国土交通省】

- ・最大積載量4 tクラスのトラックと少し小さいクラスのトラックの事故について、若干違いはあるが全般的に一般道での事故、特に少し小さいクラスは朝・日中の事故が多い。歩行者の飛び出しや右左折事故、追突が多い事から重軽傷事故が多い。
- ・輸送実態は近距離が多いため、運行記録計での労務管理より、運転者教育や追突警報などハード面での対策などが有効と考えている。
- ・重傷、軽傷事故は全体の事故件数を減らす上で必要な領域と考えている。少し小さいクラスの事故は朝方の一般道で事故が多い。
- ・デジタル式運行記録計とアナログ式運行記録計の優位性やデジタル式運行記録計の導入効果につきましては、昨年度行った調査の中で市場調査を行った。優位性について具体的な数値は申し上げられないが、運行記録計導入した事業者は事故削減に効果があると回答があったので、この対策による実効性は期待できると考えている。
- ・次世代の運行記録計は安価で高機能の機器を導入していただきたいことから、技術革新を取り入れて早期実現を目指す。
- ・アナログ式運行記録計については、当面認めることとしている。次世代の運行記録計に円滑な移行を目指している。早い段階で次世代運行記録計スペックや商品を世の中に出していくため、年度が変わって早い時期に検討会をキックオフしたい。

【日本自動車研究所 永井委員長】

- ・次世代運行記録計については、コンパクトで使いやすい機器を広めていてもらいたい。

【国土交通省】

- ・以前アンケート調査を行ったところ、8 t以上の車両を有している事業者で56%がデジタル式運行記録計、44%がアナログ式運行記録計となっており、事故発生率の大きな優位性は無い。
- ・7 tから8 t未満の車両を有している事業者で42%の事業者がデジタル式運行記録計を装着している状況であった。
- ・装着すれば即事故削減になるのではなく、労務管理など教育することで事故削減につながる。
- ・デジタル式運行記録計のデータを用いて教育することで、事故防止効果がある。
- ・デジタル式運行記録計は運転時間と休憩時間を管理するのに有効。拘束時間については、点呼記録簿や乗務記録等総合的に判断するものとなる。

【日本自動車研究所 永井委員長】

- ・運行記録計義務化だけではなく、健康面などもフォローを行って頂きたい。
- ・運行記録計は導入しただけでは効果が無い。

【全日本建設交運一般労働組合 赤羽委員】

- ・トラックドライバーの労働時間の改善や経営状況の改善を行う上で、運行記録計は活用できるものと思う。

【日本自動車工業会 杉浦委員】

- ・ロードマップにある7～8 tは妥当な案だと思う。
- ・アナログ式運行記録計とデジタル式運行記録計の両方を認めるのは、機器メーカーの製造コストがかかるため、メーカーとしてはデジタル式運行記録計1本に絞りたい。
- ・運転者一人一人を運行記録計で確認するため、現行の運行記録計にカードリーダー等を取り付けすることで、次世代型運行記録計につながれると良い。
- ・5 t以上の事故について、3年前に中型免許制度が創設。まだ中型免許の効果が現れていない。これから効果が現れてくるのではないか。

【国土交通省】

- ・免許制度だけで全ての安全対策を担うのは難しい。7 t以下のクラスについては事業用自動車総合安全プラン2009中間見直しで検討していきたい。

【日本自動車研究所 永井委員長】

- ・7 t以下のクラスの事故対策については事業用自動車総合安全プラン2009中間見直しの中で検討してもらいたい。
- ・運行記録計装備義務付け対象の拡大について概ね賛成とのことなので、ステップ2の将来の運行管理・支援システムに関する検討についての意見を伺いたい。
- ・次世代運行記録計において、技術的な問題はあるのか。

【国土交通省】

- ・技術的などころは利用可能なところはたくさんある。共通仕様を決めていく作業や使い方、環境整備を行いたい。

【日本自動車部品工業会 榊原委員】

- ・技術基準とどう絡めていくか。CANやOBD2の活用を望みたいところだが、OBD2は後付け機器のポートではない。汎用ポートができれば安価な運行記録計が作成でき追加機能にも対応できる。

【全日本トラック協会 永嶋】

- ・アメリカではドライバーがトラックにパソコンを繋いで、走行管理をしている。日本は専用機器が必要で、解析ソフトもバラバラ。日本もパソコンで管理できるようになるといい。

【日本自動車工業会 杉浦委員】

- ・データ収集とあるが、試作品を作成して行うのか。

【国土交通省】

- ・機器メーカ各社で導入効果のデータを取得していると認識。データを検討会で取り上げ、議論していきたい。
- ・高機能で安価な機器がゴールと考えている。

【日本自動車工業会 杉浦委員】

- ・交付から施行までの期間について1年間は欲しい。

【国土交通省】

- ・平成26年度中の早い時期に施行する予定。施行段階については、パブコメを実施するとともに、改めて相談させて頂きたいと考えている。

【日本自動車研究所 永井委員長】

反対意見など無いようなので、事務局より提示のありましたロードマップ（案）について本検討会で了承するということによろしいでしょうか。

（異議無し）

それではこの案で検討会として了承することと致します。