

過労運転防止に資する機器に関する調査結果 概要版

1-1 アンケート調査の趣旨・目的

本調査は、国土交通省で実施している自動車事故対策費補助金（事故防止対策支援推進事業（過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援））において、過労運転防止に資する機器として選定された機器について、その効果を検証するため、平成 25 年度に当該補助金を利用し過労運転防止に資する機器を導入した自動車運送事業者の方を対象に調査を実施したものです。

1-2 調査の概要

(1) 調査方法

以下のとおり、調査を実施した。

- 調査実施期間：平成 27 年 3 月 6 日～3 月 19 日
- 配布方法：郵送による配布(事業者リストについては自動車局安全政策課より借用)
- 回収方法：郵送による回収

(2) 回収状況

- 全体の回収状況は約 173 票（回収率：約 86%）となっている。自動車運送事業者各社の協力により、高い回収率となっている。
- 地域別(運輸局別)に見ると、沖縄以外は、総じて 80%台から 90%台前半の回収率となっている。

表 1 回収状況(回収率)

配布枚数	回収枚数	回収率(%)
202	173	86%

表 2 地域別回収状況(回収率)

	北海道	東北	北信	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	計
配布枚数	10	12	11	67	16	17	33	6	28	2	202
回収枚数	9	10	10	54	15	14	29	5	26	1	173
未回収	1	2	1	13	1	3	4	1	2	1	29
回収率 (%)	90.0%	83.3%	90.9%	80.6%	93.8%	82.4%	87.9%	83.3%	92.9%	50.0%	85.6%

(3) 調査内容

本調査は、過労運転防止に資する機器の導入効果を把握するため、以下の内容で実施した。

表 3 本調査のアンケート内容

調査内容	調査項目
①基本情報	<ul style="list-style-type: none"> 企業情報、業態、導入した機器等
②導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 機器を導入した目的、理由 当該補助金を利用する前の状況（過労運転防止機器の認知、関心）
③活用状況	<ul style="list-style-type: none"> 機器の活用頻度（どのように活用されているのか）
④導入効果	<ul style="list-style-type: none"> 導入効果を感じている内容 具体的な導入効果の実績（事故件数、ヒヤリハット件数、SASの早期発見等） 導入前後の安全運転に対する意識変容等
⑤導入した機器の課題	<ul style="list-style-type: none"> 導入した機器の課題、要望、改善点等

1-3 調査結果の概要

(1) 回答事業者の属性

【自動車運送事業者の業態】

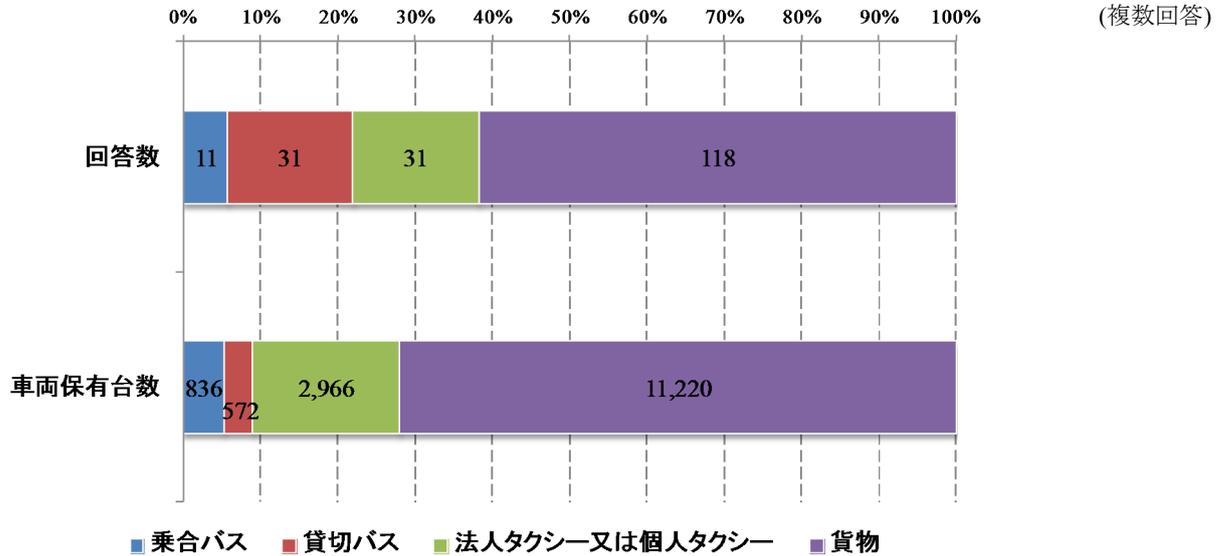


図 1 自動車運送事業者の業態(回答者属性)

【導入した機器について】

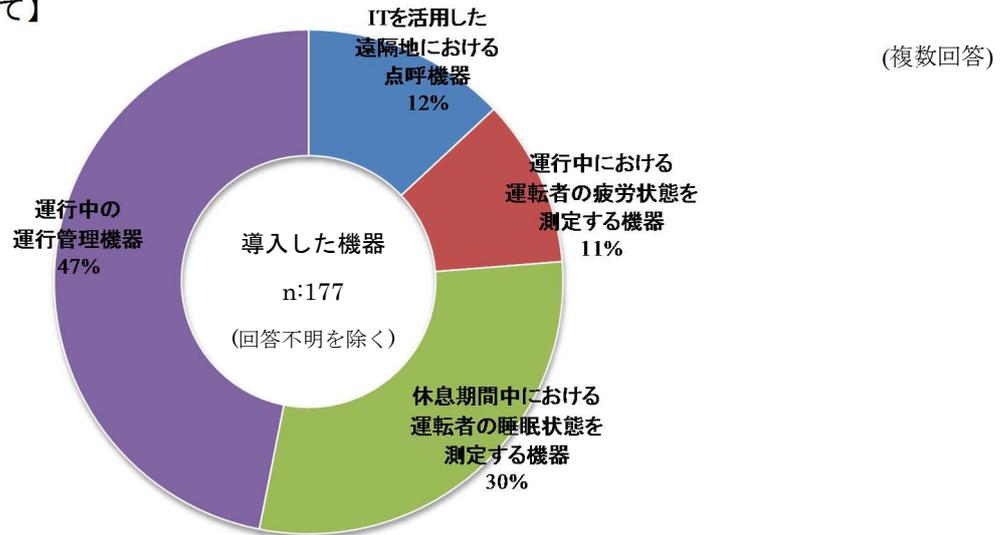


図 2 導入した機器について

【導入した機器について(業態別)】

(複数回答)

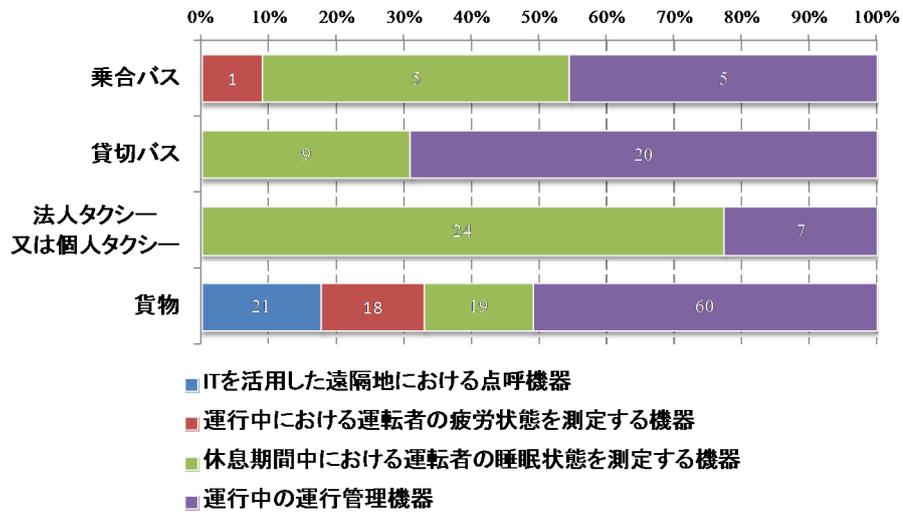


図 3 導入した機器について(業態別)

(2) 機器を導入した目的(理由)について【設問 1】

【機器を導入した目的】

(複数回答)

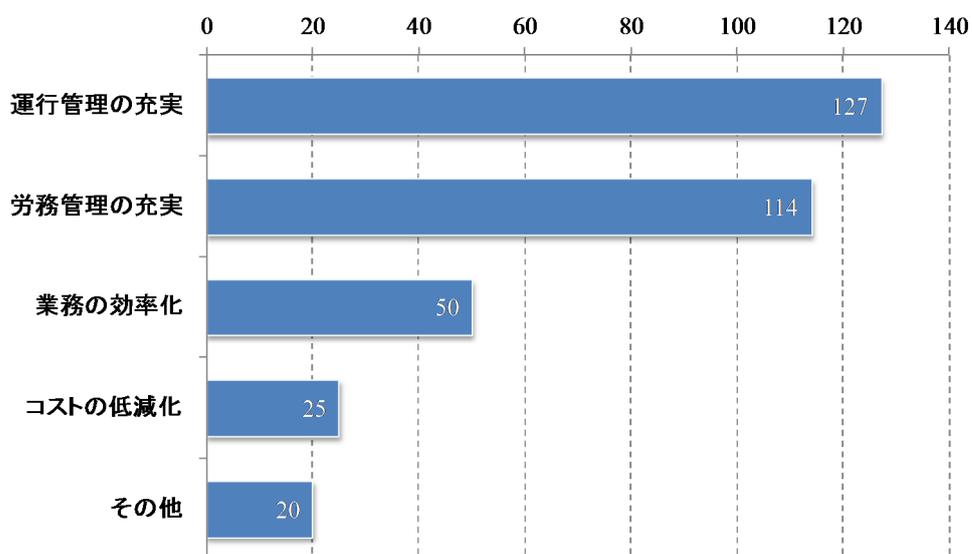


図 4 機器を導入した目的(理由)

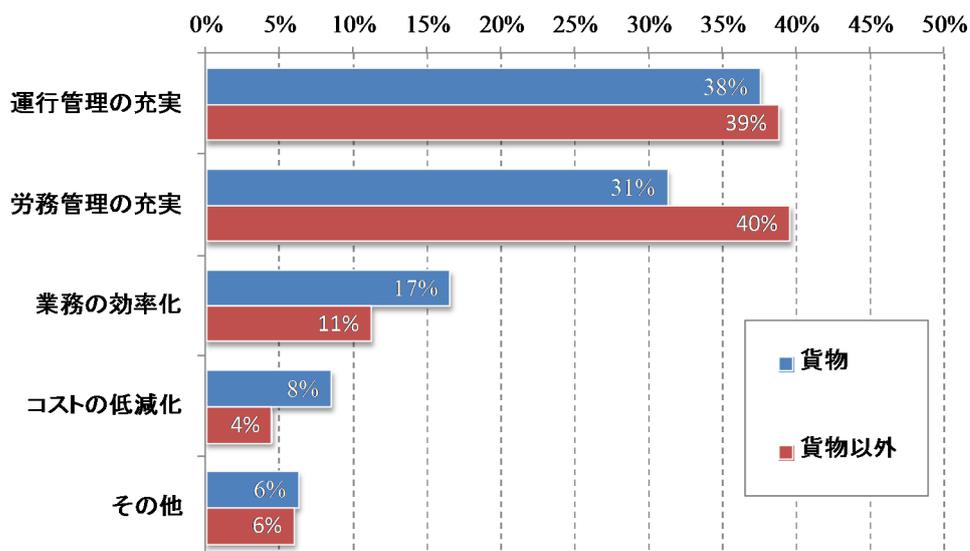


図 5 機器を導入した目的(理由) (業態別)

(3) 今回(平成 25 年度)、当該補助金を利用して導入する以前の貴社の状況について【設問 2】
【導入する以前の貴社の状況について】

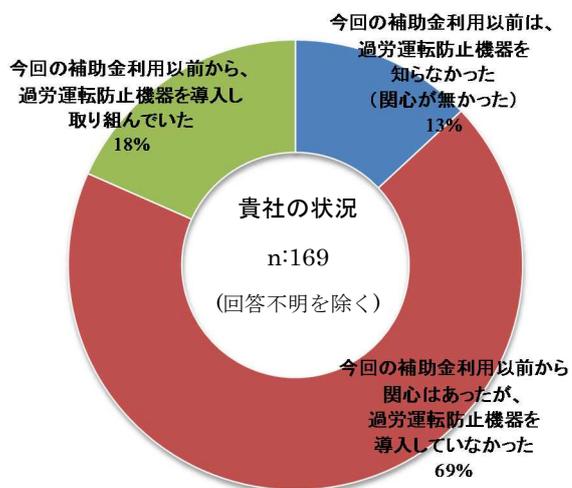


図 6 導入する以前の貴社の状況について

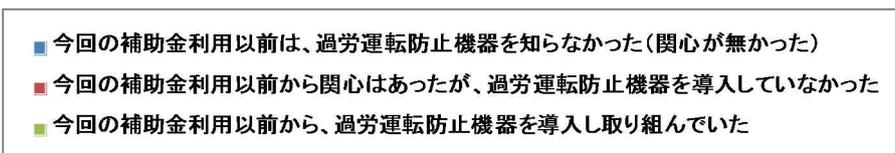
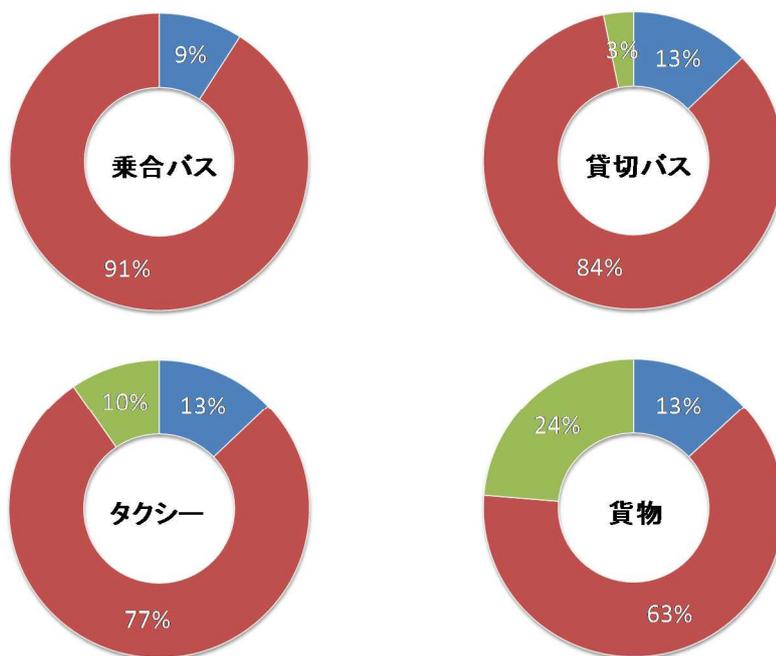


図 7 導入する以前の貴社の状況について (業態別)

(4) 機器で取得したデータをどのように活用しているか【問5】

【機器で取得したデータをどのように活用しているか】

(複数回答)

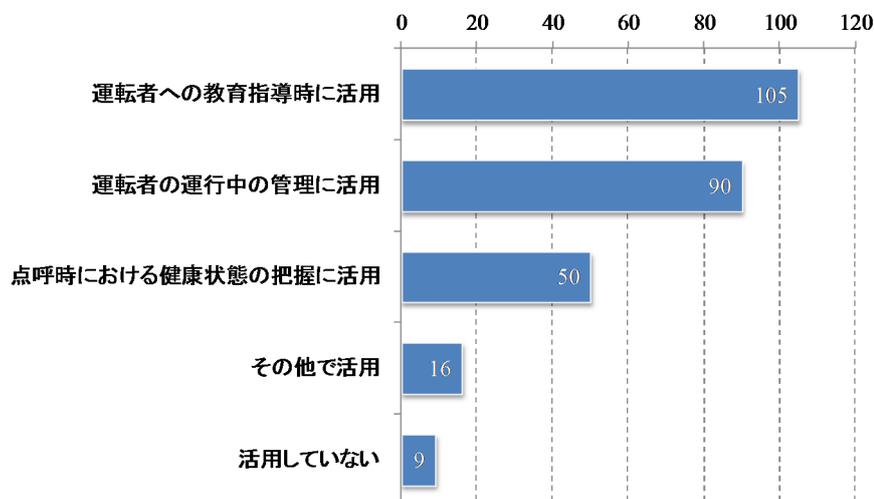


図 8 機器で取得したデータをどのように活用しているか

【機器で取得したデータをどのように活用しているか(機器別)】

(複数回答)

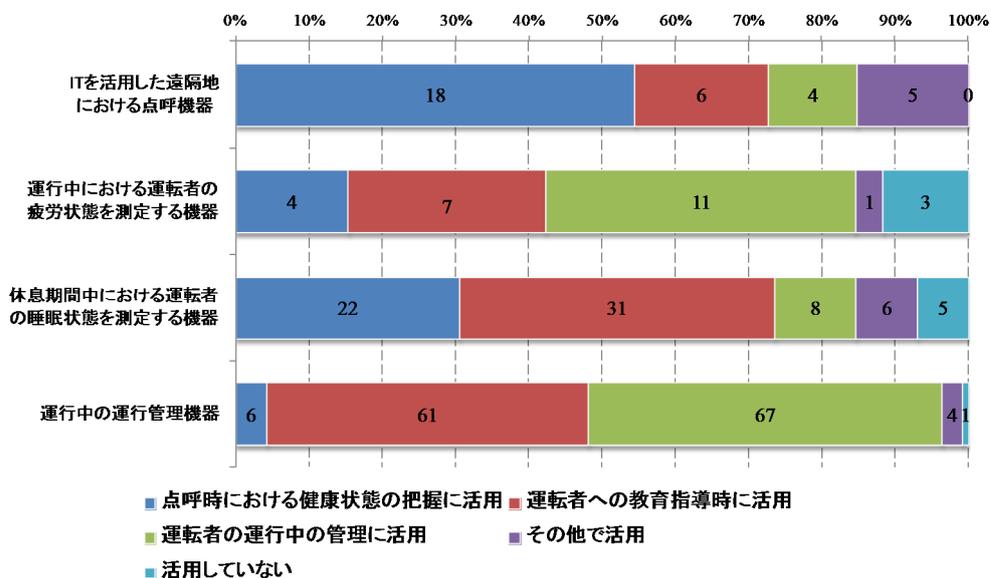


図 9 機器で取得したデータをどのように活用しているか

(5) 導入効果について

【導入効果について】

(複数回答)

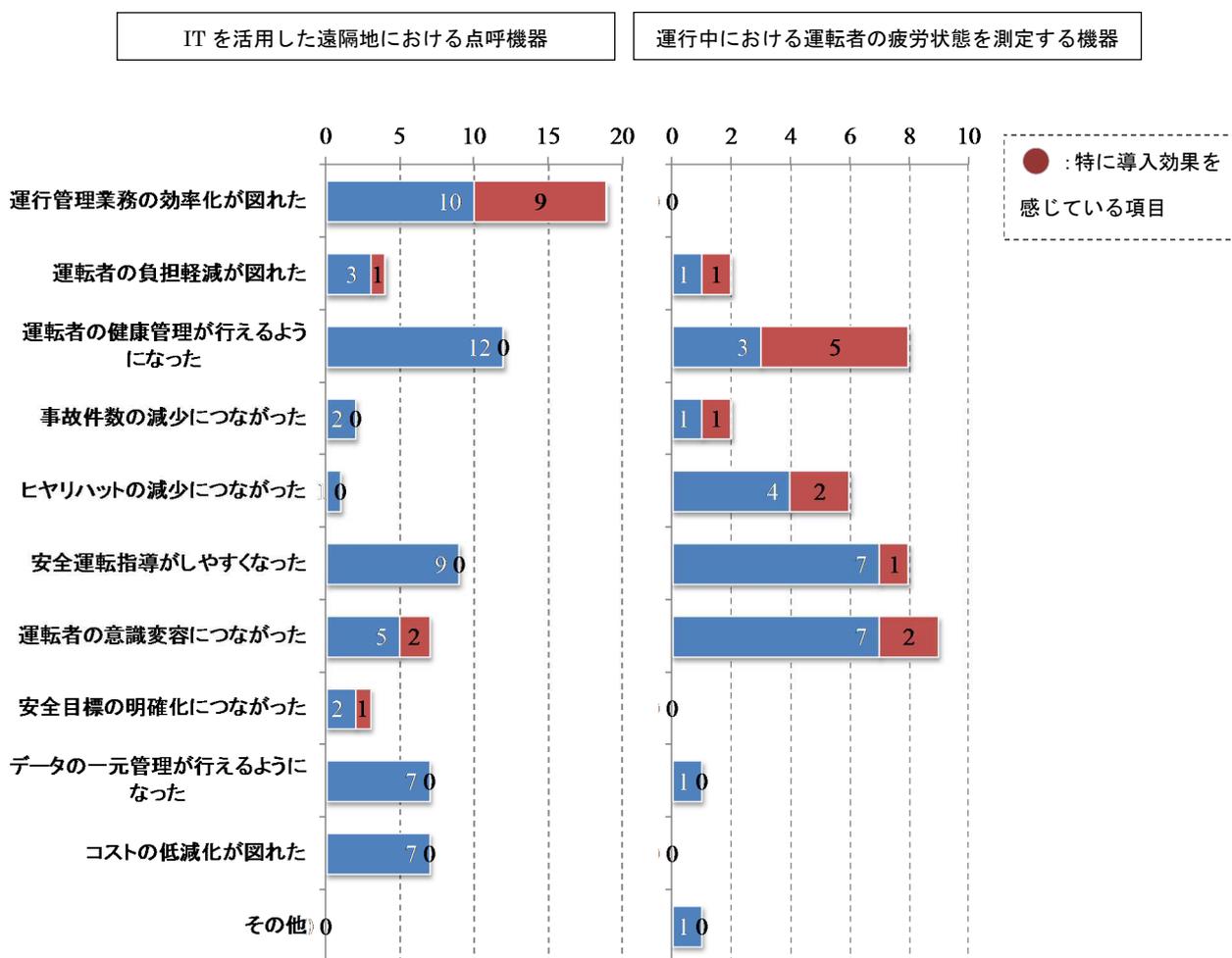


図 10 導入効果について

(左：「IT を活用した遠隔地における点呼機器」、右：「運行中における運転者の疲労状態を測定する機器」)

(複数回答)

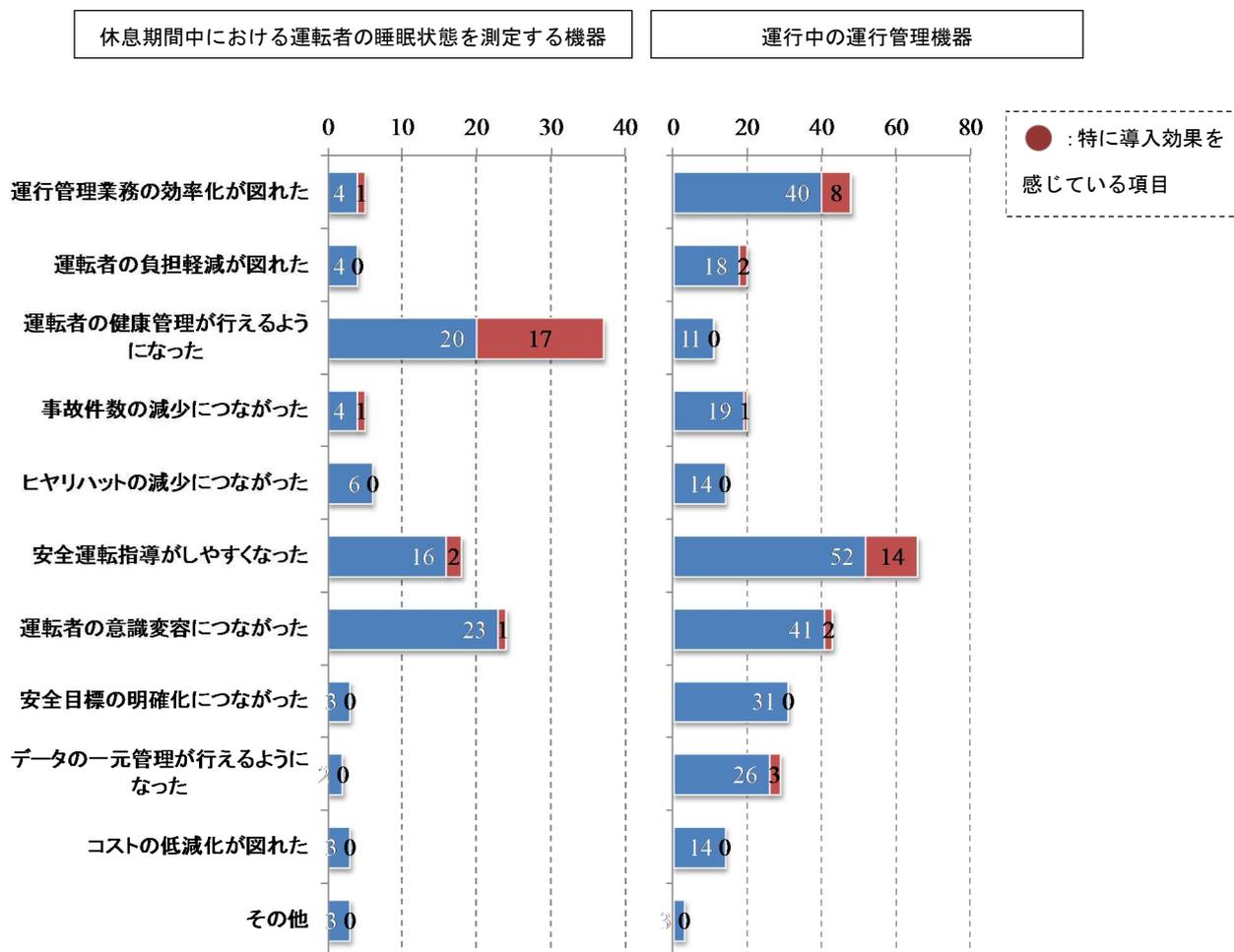


図 11 導入効果について

(左：「休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器」、右：「運行中の運行管理機器」)

(6) 具体的な導入効果の実績データについて【設問7】

【具体的な導入効果(事故件数について)】

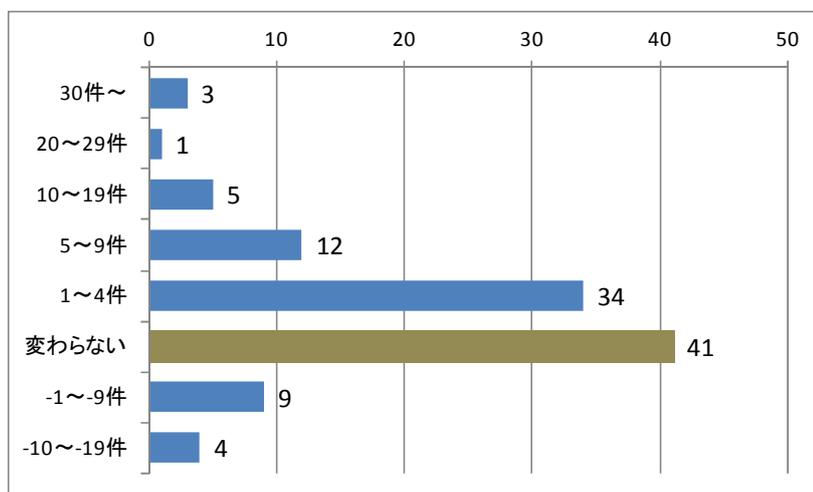


図 12 具体的な導入効果(事故件数について)
(導入前-導入後)

【具体的な導入効果(ヒヤリハット件数について)】

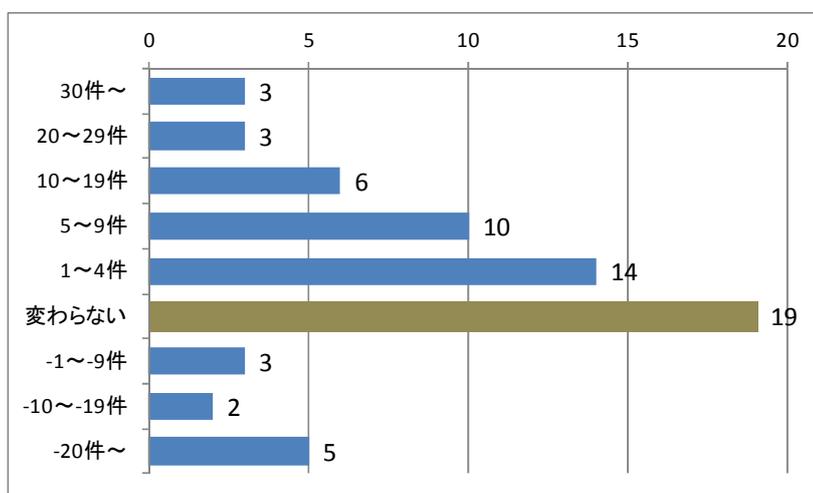


図 13 具体的な導入効果(ヒヤリハット件数について)
(導入前-導入後)

【SAS の早期発見に寄与しているか】

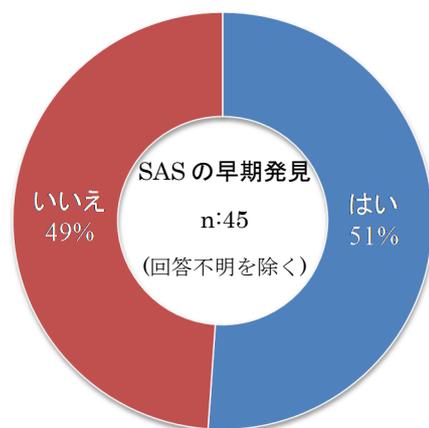


図 14 具体的な導入効果(SAS の早期発見)

(7) 発現している導入効果について【設問 8】

【発現している導入効果について】

(複数回答)

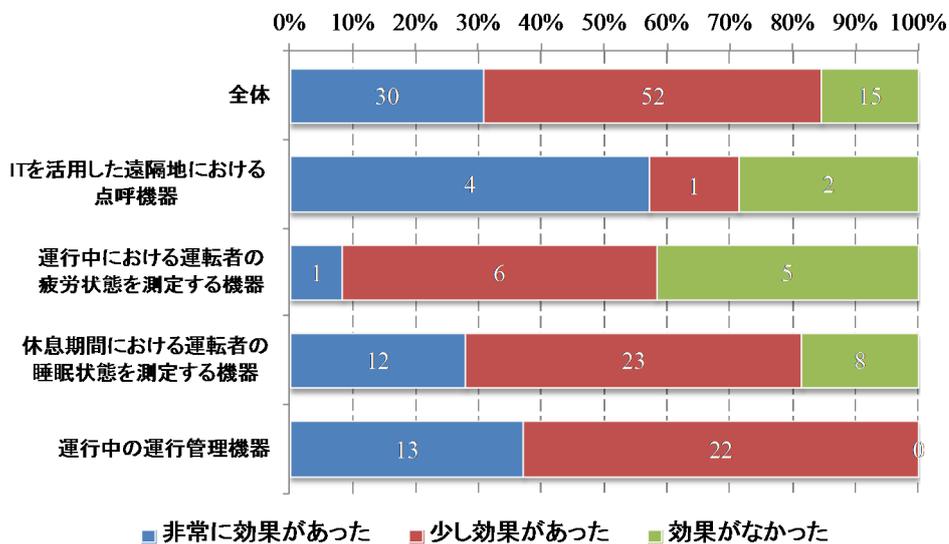


図 15 発現している導入効果について

(8) 導入前後の安全運転に対する意識変容について【設問 11】

【安全運転に対する意識変容について】

(複数回答)

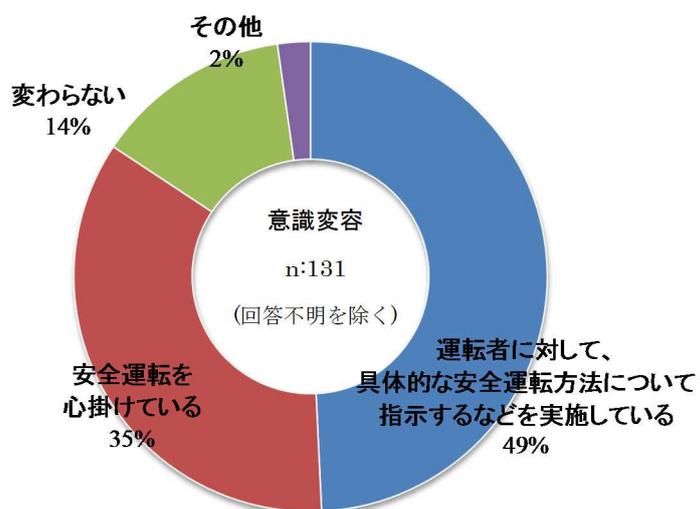


図 16 安全運転に対する意識変容について

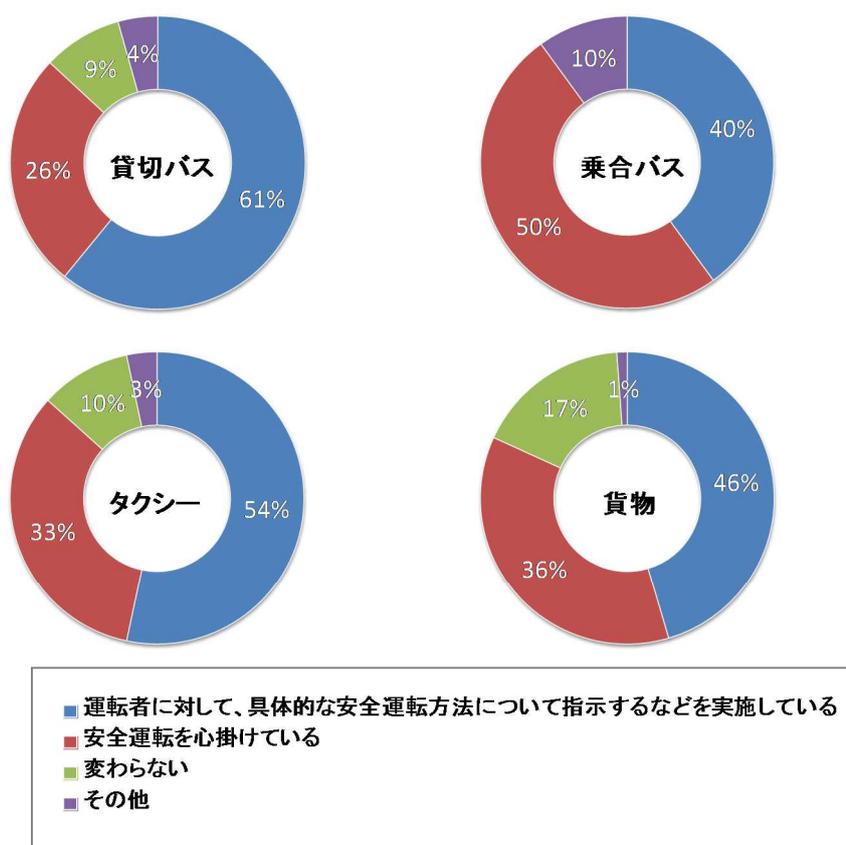


図 17 安全運転に対する意識変容について（業態別）

(9) 導入した機器の課題について【設問 12】

【導入した機器の課題について】

(複数回答)

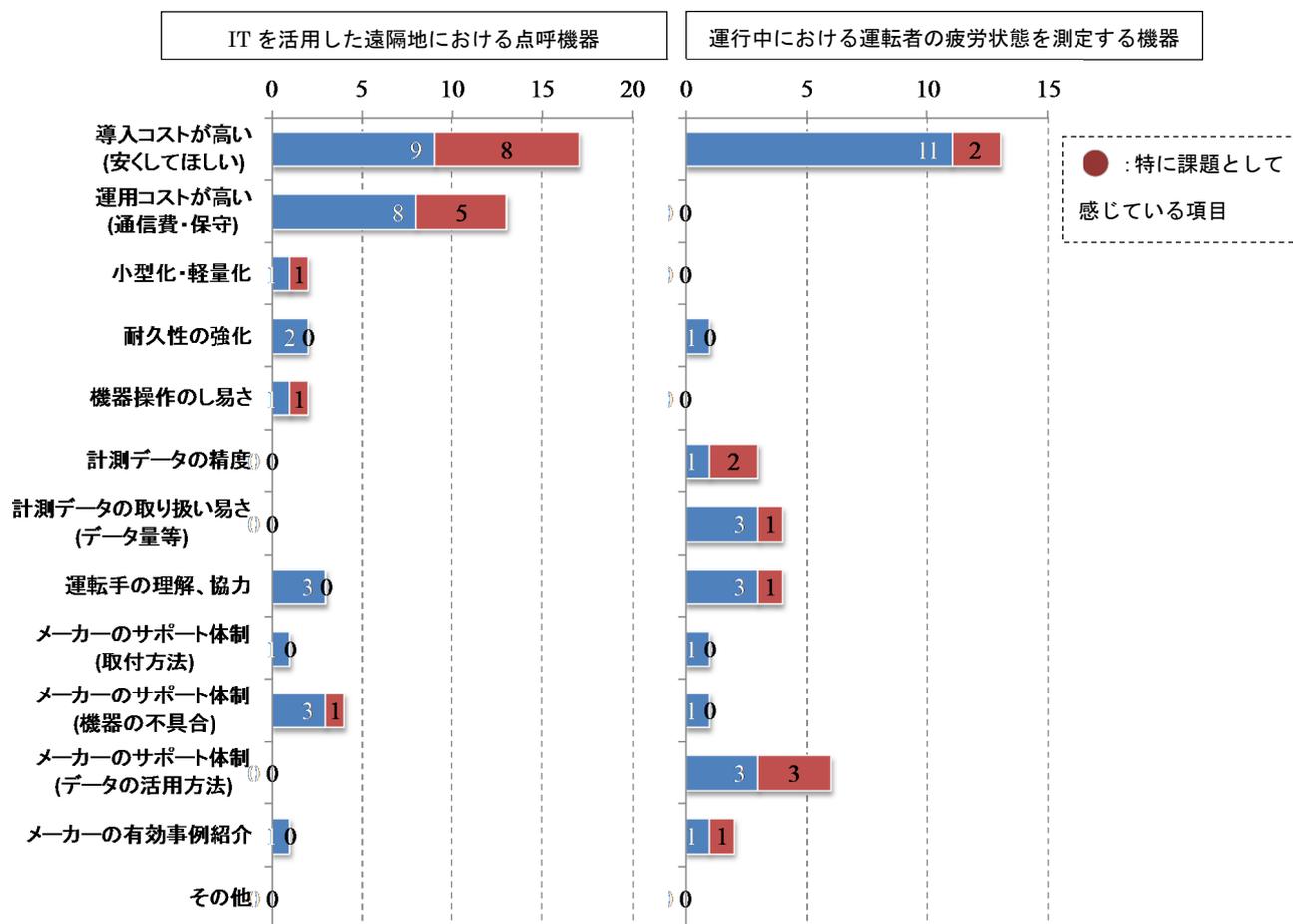


図 18 導入した課題について

(左：「IT を活用した遠隔地における点呼機器」、右：「運行中における運転者の疲労状態を測定する機器」)

(複数回答)

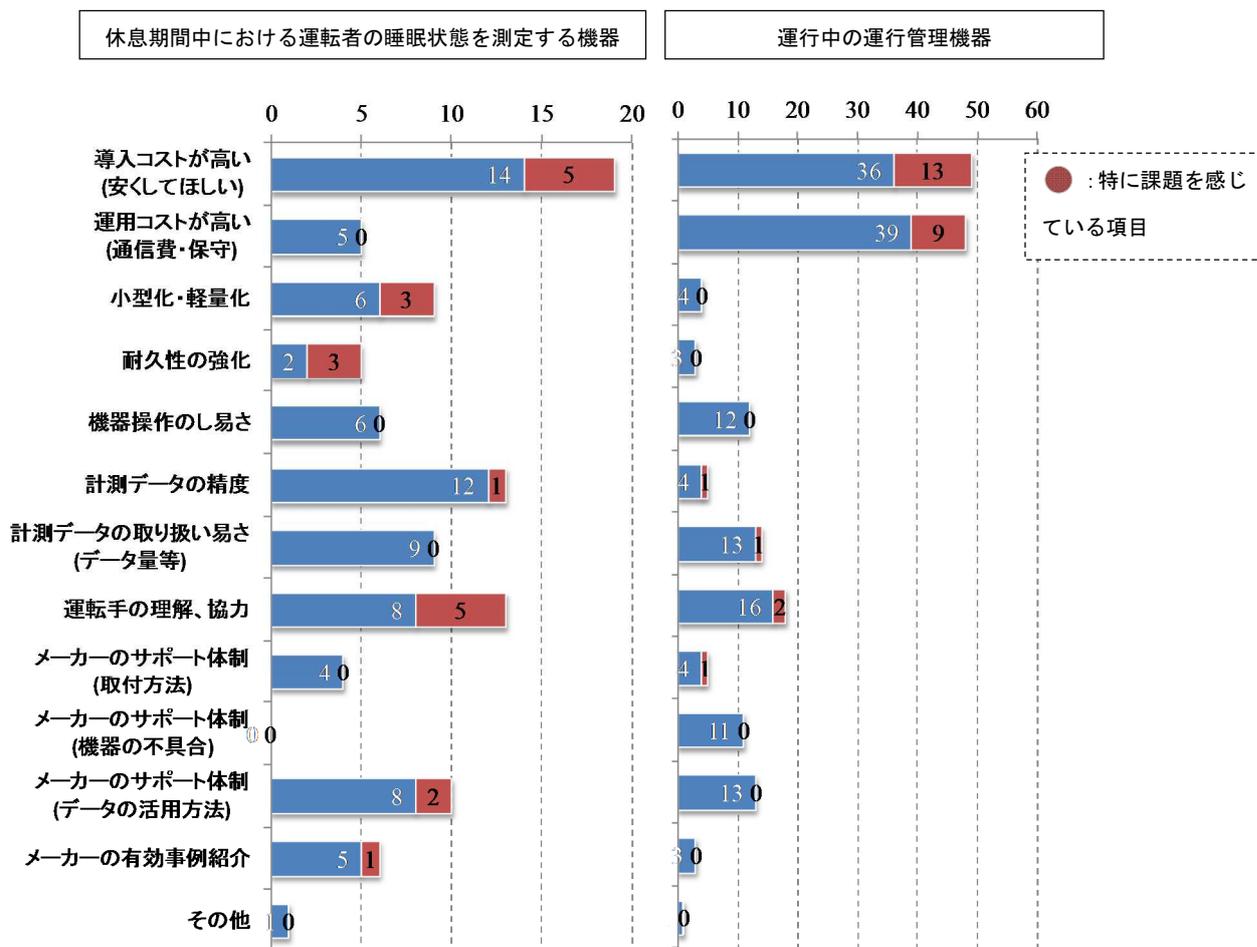


図 19 導入した課題について

(左：「休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器」、右：「運行中の運行管理機器」)