

デジタコに係るアンケート結果について

デジタコに関するアンケート調査

- 貨物自動車運送事業者、車両メーカー、デジタコメーカーのそれぞれに対してアンケート調査を実施した。

■ 貨物自動車運送事業者に対するデジタコの装着率等に関するアンケート 【P.2～12】

- 調査期間：令和6年5月17日（金）～ 6月12日（水）
- 調査対象：貨物自動車運送業者（公益社団法人全日本トラック協会経由）
- 回答者数：1,735者（58,715車両）
- 回答方式：WEBアンケート

■ 車両メーカーに対するデジタコの設置等に関するアンケート 【P.13～17】

- 調査期間：令和6年5月28日（火）～ 6月7日（金）
- 調査対象：（一社）日本自動車工業会に所属する自動車メーカー
- 回答者数：4者
- 回答方式：メールを用いた書面

■ デジタコメーカーに対するデジタコの普及促進に関するアンケート 【P.18～22】

- 調査期間：令和6年5月28日（火）～ 6月7日（金）
- 調査対象：事故防止対策支援推進事業（安全政策課）の補助対象デジタコのメーカー
- 回答者数：14者
- 回答方式：メールを用いた書面

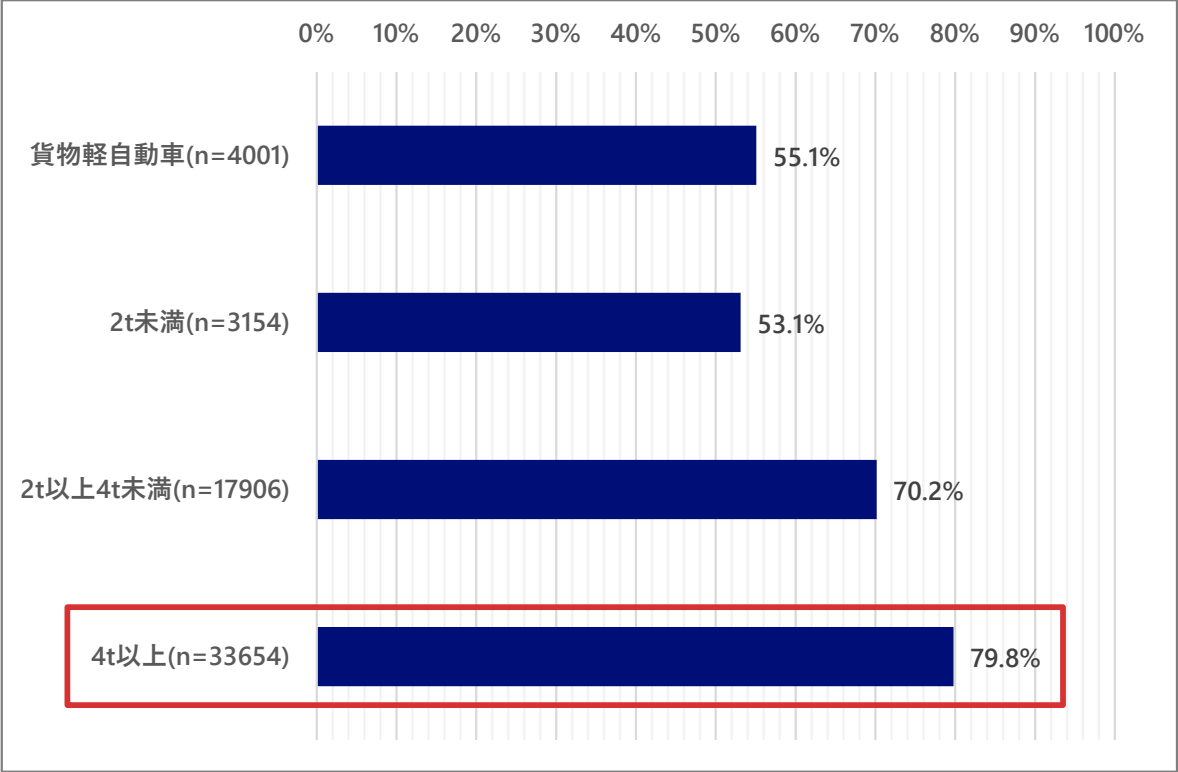
貨物自動車運送事業者に対するデジタコの装着率のアンケート

● 最大積載量が4t以上の車両※において、デジタコの普及率は約80%。

※運行記録計による記録の義務対象車両

最大積載量別の装着率（車両数ベース、n=58715）

	最大積載量	総車両数	装着車数	装着率
1	貨物軽自動車	4001	2204	55.1%
2	2t未満	3154	1675	53.1%
3	2t以上4t未満	17906	12562	70.2%
4	4t以上	33654	26847	79.8%
	合計	58715	43288	73.7%



- 規模が小さい事業者ほど、デジタコの装着率が低い傾向。

事業者規模別、最大積載量別の装着率（車両数ベース、n=58715）

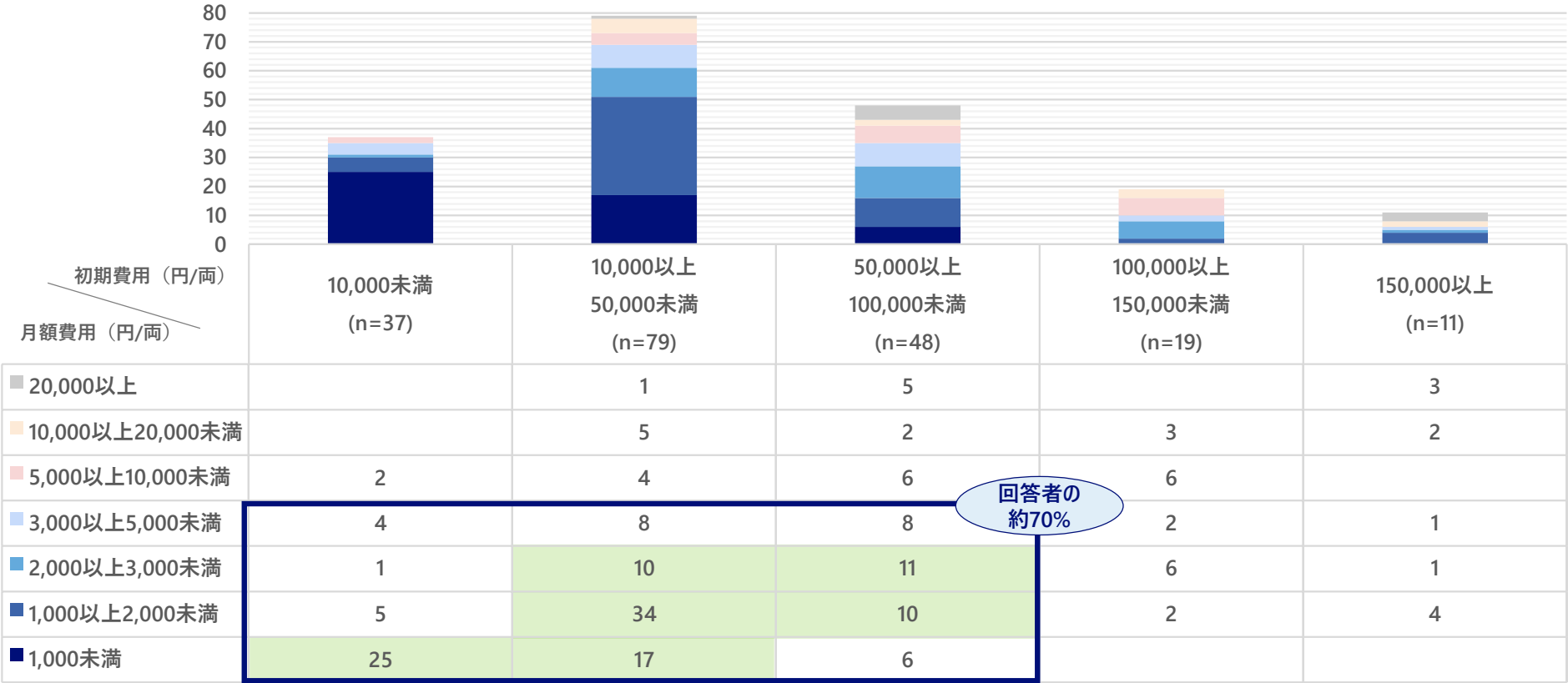
	最大積載量	9両以下			10~29両			30両以上		
		総車両数	装着車数	装着率	総車両数	装着車数	装着率	総車両数	装着車数	装着率
1	貨物軽自動車	47	4	8.5%	476	146	30.7%	3478	2054	59.1%
2	2t未満	295	84	28.5%	766	414	54.0%	2093	1177	56.2%
3	2t以上4t未満	671	345	51.4%	3560	2565	72.1%	13675	9652	70.6%
4	4t以上	1715	752	43.8%	8683	6045	69.6%	23256	20050	86.2%
	合計	2728	1185	43.4%	13485	9170	68.0%	42502	32933	77.5%

出所）貨物自動車運送業者（公益社団法人全日本トラック協会経由）へのアンケートをもとにNRI作成

- 未装着者におけるデジタコの理想費用について、初期費用の平均値は約4.6万円/台（中央値は3万円/台）、月額費用の平均値は約0.53万円/台（中央値は約0.11万円/台）。

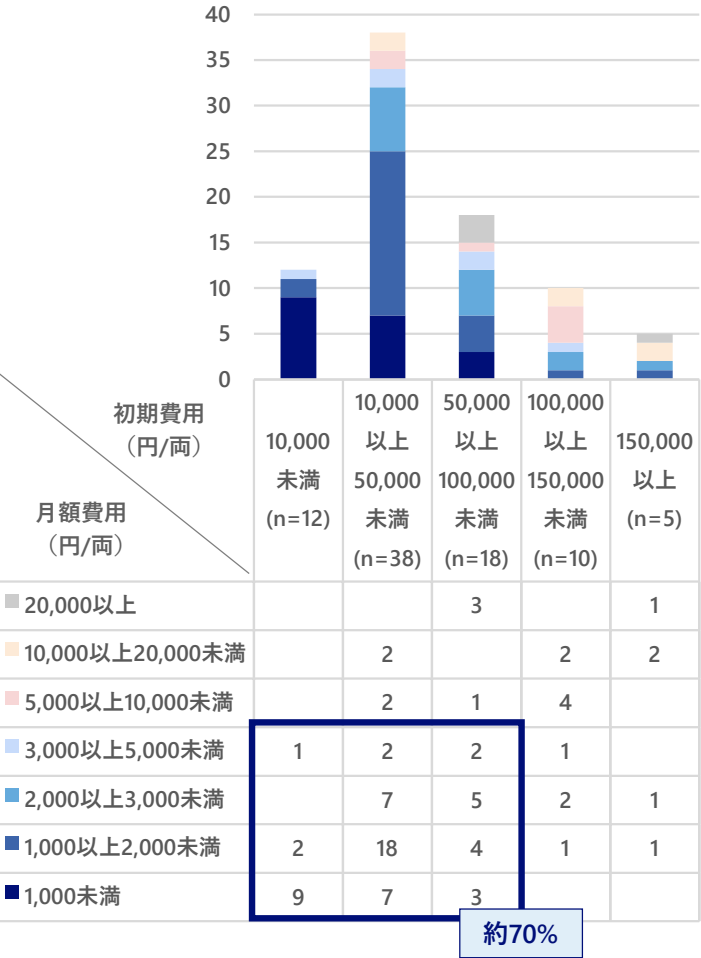
※ 過年度調査によると、デジタコのメーカー希望小売価格の平均値は約15.8万円（中央値は15万円）。

未装着者が考える、理想の費用（n=194）

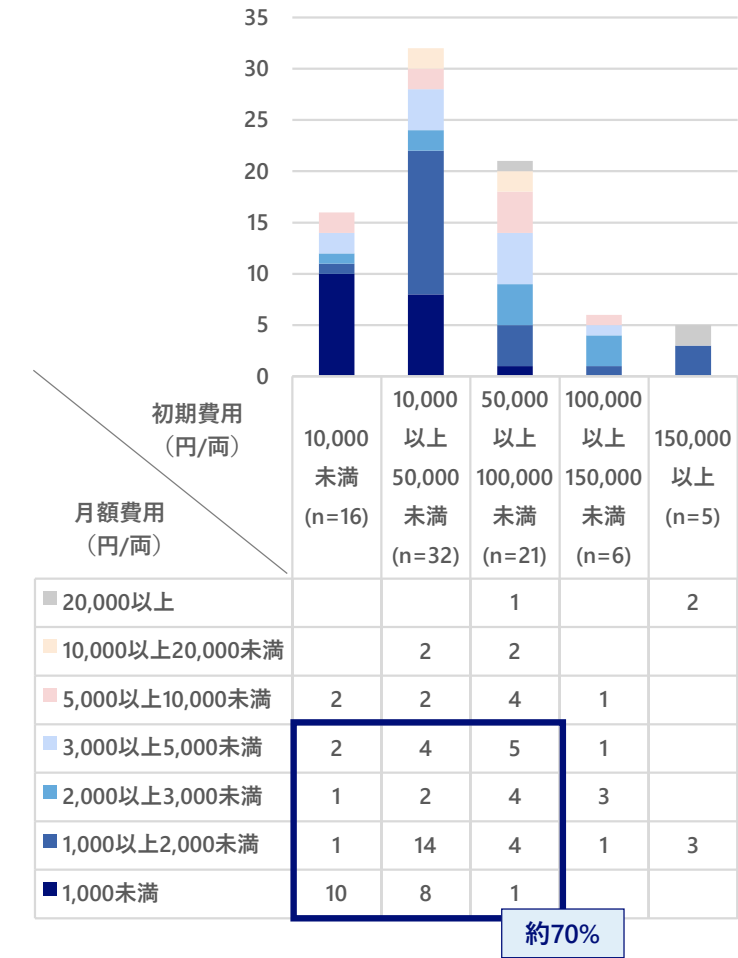


- 未装着者におけるデジタコのデジタコに係る理想費用について、事業者の規模に関わらず初期費用は10万円/台未満かつ月額費用は5千円/台未満と回答する者が大半。

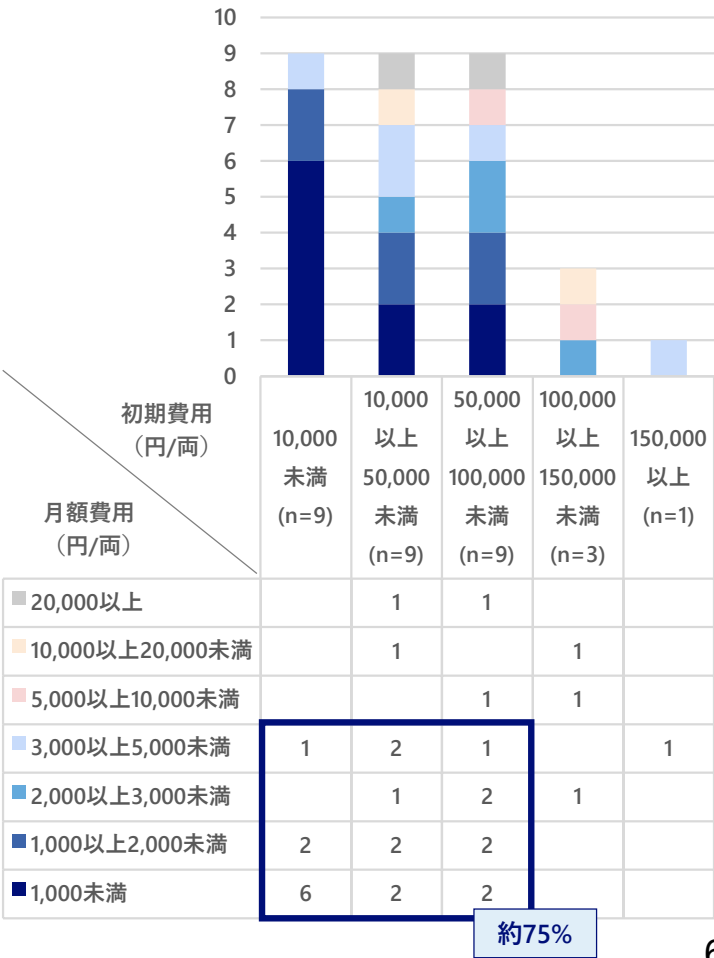
車両数9両以下の事業者が考える、理想の費用
(n=83)



車両数10両以上29両以下の事業者が考える、理想の費用
(n=80)

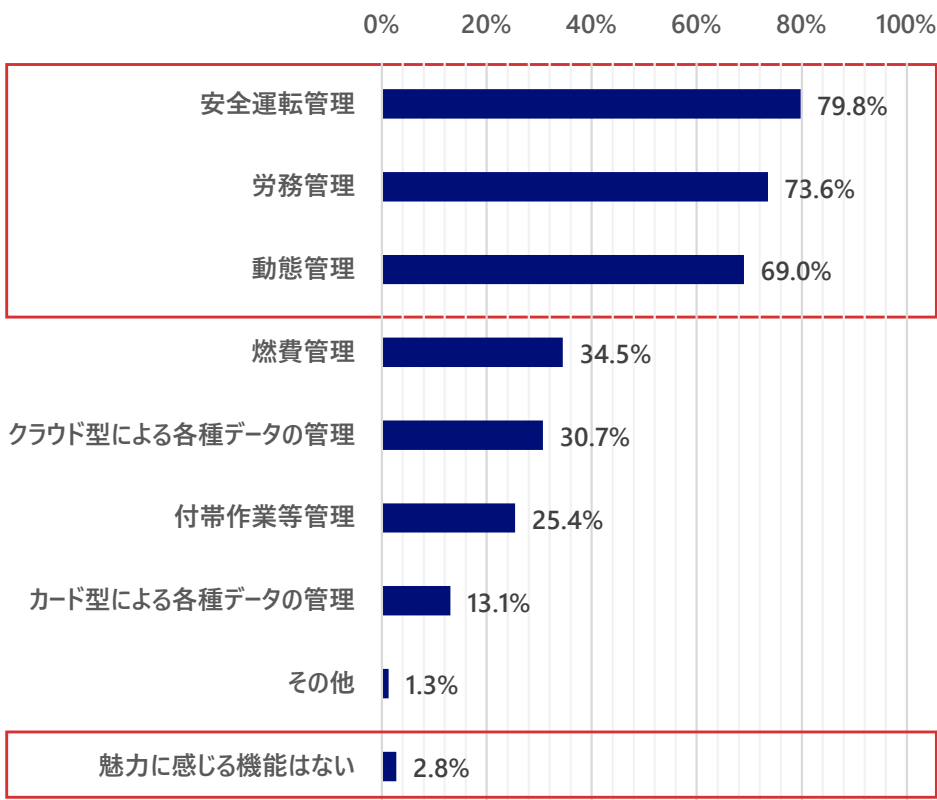


車両数30両以上の事業者が考える、理想の費用
(n=31)

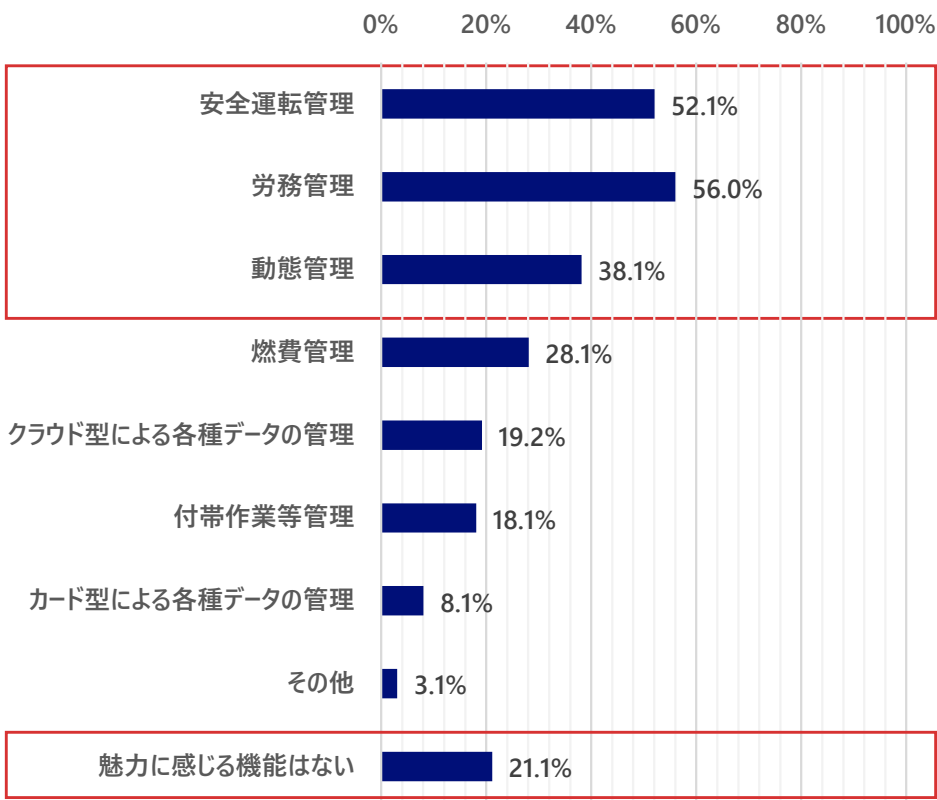


- デジタコの装着有無に関わらず、相対的に安全運転管理、労務管理、動態管理について、魅力を感じている者が多い。
- 一方で、装着者と未装着者の間ではこれらの機能に魅力を感じるか否かについて約20~30%の差。
- 装着者において魅力を感じる機能がない者はほとんどいないのに対し、未装着者においては魅力を感じる機能はない者が約20%。

装着者が感じるデジタコの魅力（複数回答、n=1267）

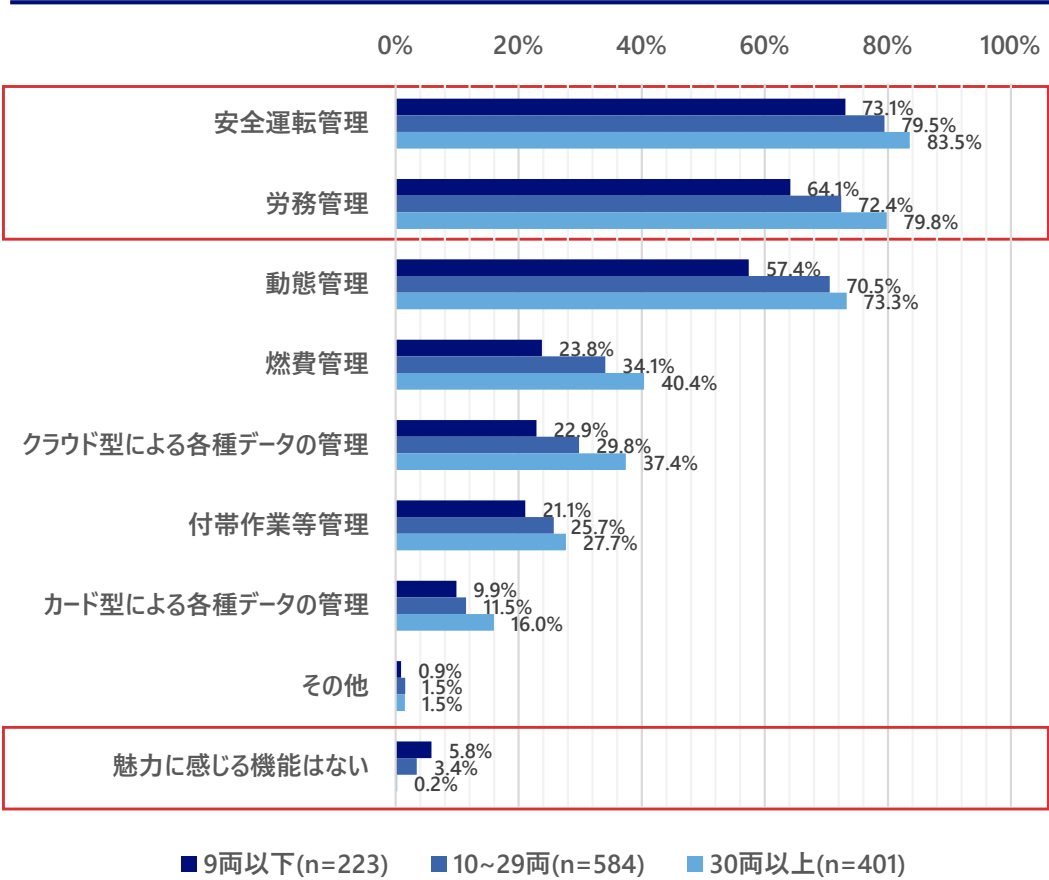


未装着者が感じるデジタコの魅力（複数回答、n=459）

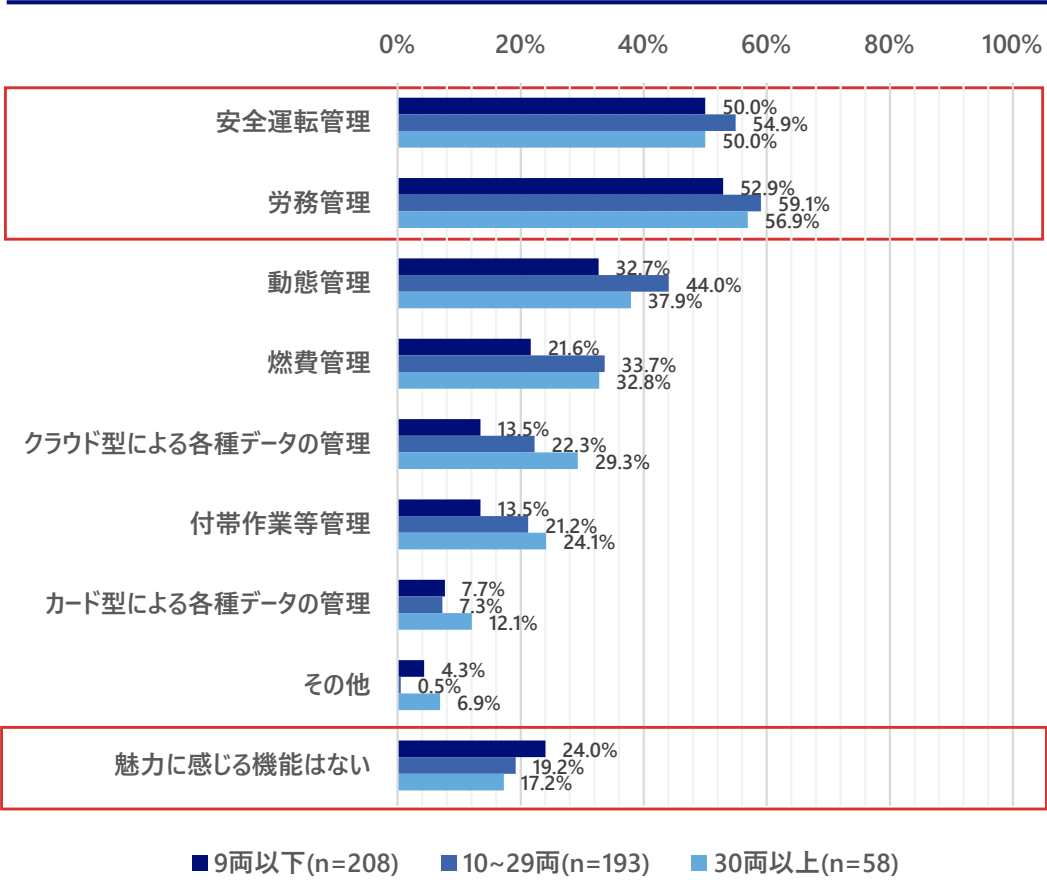


- デジタコ装着・未装着者に関わらず、事業者の規模が小さいほどデジタコに魅力を感じる割合が少ない傾向であるものの、安全運転管理、労務管理については、半数以上の者が魅力を感じている。
- デジタコ装着者において、魅力を感じる機能はないと回答する者は事業者の規模によらず少数。

事業者規模別、装着者が感じるデジタコの魅力（複数回答）



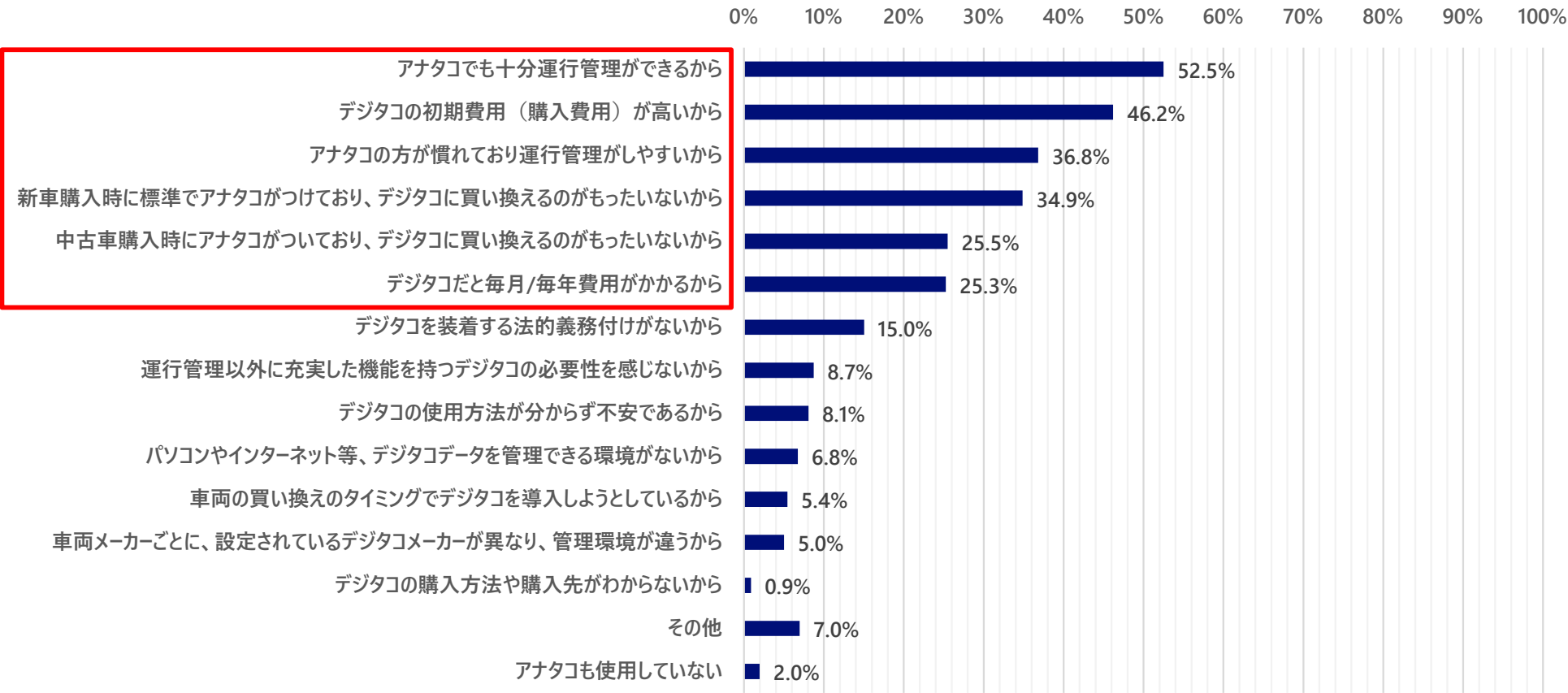
事業者規模別、未装着者が感じるデジタコの魅力（複数回答）



出所）貨物自動車運送業者（公益社団法人全日本トラック協会経由）へのアンケートをもとにNRI作成

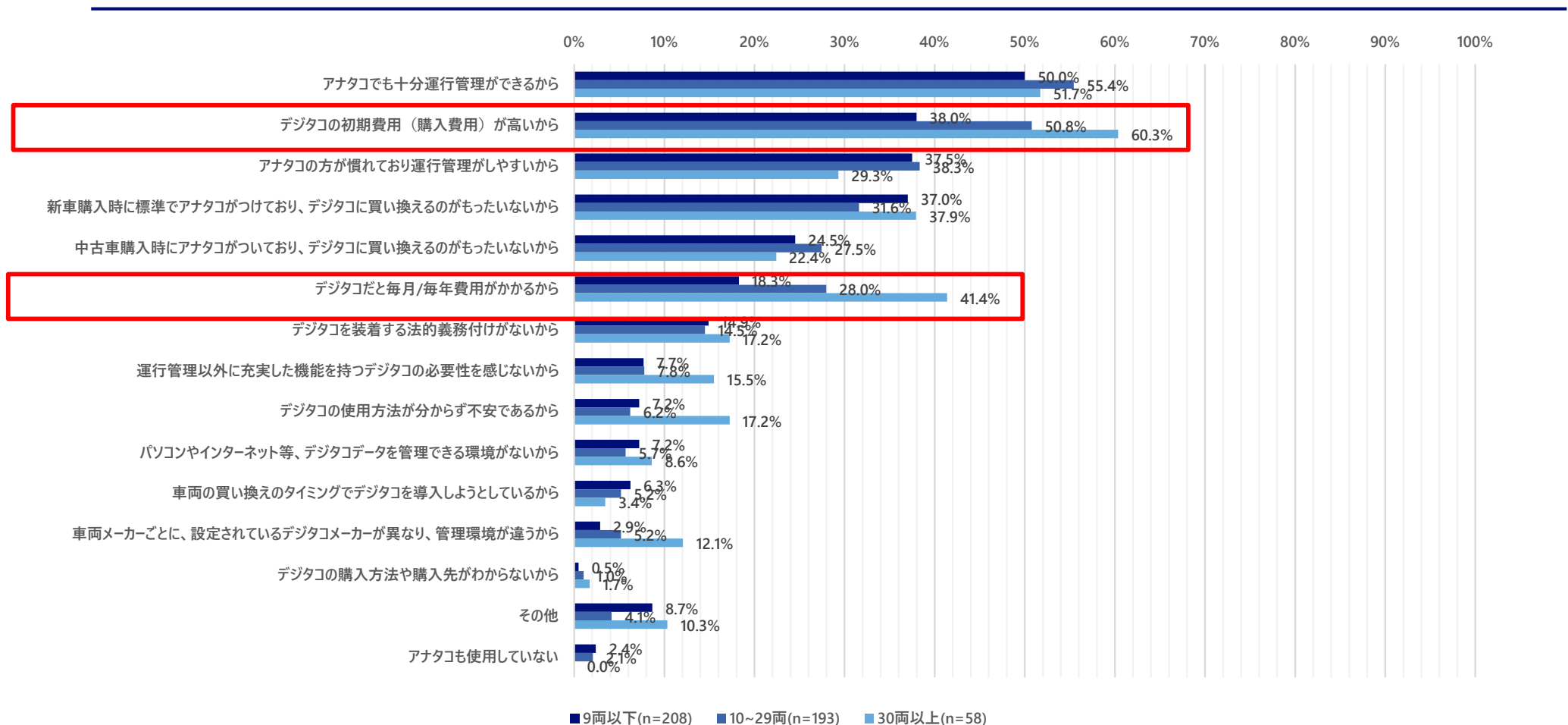
- デジタコを使用しない理由として、アナタコでの運行管理で問題ないことや費用面に関することを挙げた者が多い。

未装着者がアナタコを使用する理由（複数回答、n=459）



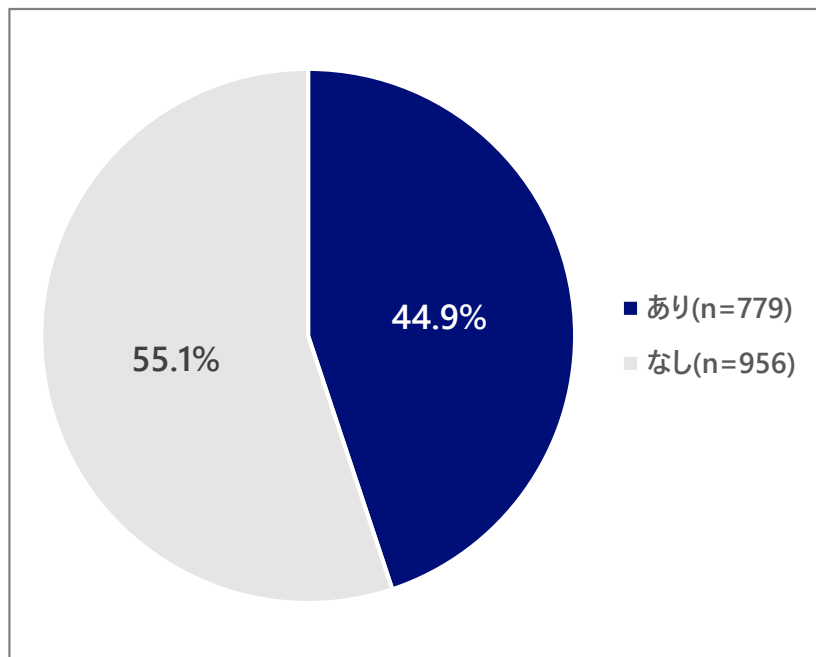
- 事業者の規模が大きい方が、初期費用が高く定期的な費用もかかるため、アナタコを使用している旨の回答が多い。動態管理機能付きのデジタコの導入を念頭に回答した者が多いと推察される。

事業者規模別、未装着者がアナタコを使用する理由（複数回答）

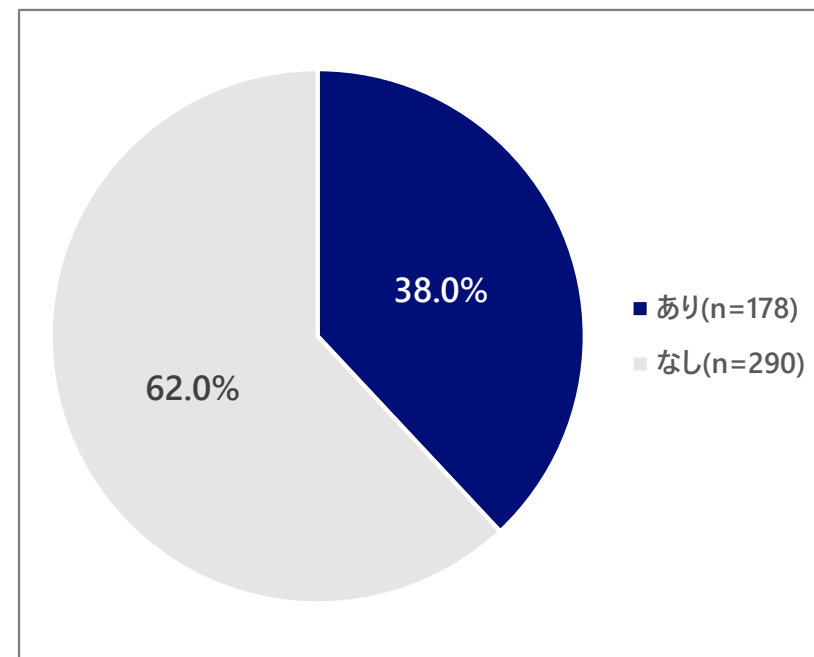


- デジタコ未装着者においても、約 4 割の者がデジタコ関係セミナーへの参加意向を示している。

回答者全体のセミナーへの参加意向



未装着者のセミナーへの参加意向



出所) 貨物自動車運送業者 (公益社団法人全日本トラック協会経由) へのアンケートをもとにNRI作成

本アンケート結果のまとめ

	集計内容	結果概要
1	デジタコの装着率	● 最大積載量が4t以上の車両※において、デジタコの普及率は約80%。 ※運行記録計による記録の義務対象車両 ● 規模が小さい事業者ほど、デジタコの装着率が低い傾向。
2	デジタコの理想の費用	● 未装着者におけるデジタコの理想費用について、初期費用の平均値は約4.6万円/台（中央値は3万円/台）、月額費用の平均値は約0.53万円/台（中央値は約0.11万円/台）。 ※ 過年度調査によると、デジタコのメーカー希望小売価格の平均値は約16万円（中央値は15万円）。 ● 未装着者におけるデジタコのデジタコに係る理想費用について、事業者の規模に関わらず初期費用は10万円/台未満かつ月額費用は5千円/台未満と回答する者が大半。
3	デジタコの魅力、アナタコの使用理由	● デジタコの装着有無に関わらず、相対的に安全運転管理、労務管理、動態管理について、魅力を感じている者が多い。 ● 一方で、装着者と未装着者の間ではこれらの機能に魅力を感じるか否かについて約20~30%の差。 ● 装着者において魅力を感じる機能がない者はほとんどいないのに対し、未装着者においては魅力を感じる機能はない者が約20%。 ● デジタコ装着・未装着者に関わらず、事業者の規模が小さいほどデジタコに魅力を感じる割合が少ない傾向であるものの、安全運転管理、労務管理については、半数以上の者が魅力を感じている。 ● デジタコを使用しない理由として、アナタコでの運行管理で問題ないことや費用面に関することを挙げた者が多い。 ● 事業者の規模が大きい方が、初期費用が高く定期的な費用もかかるため、アナタコを使用している旨の回答が多い。動態管理機能付きのデジタコの導入を念頭に回答した者が多いと推察される。
4	セミナーへの参加意向	● デジタコ未装着者においても、約4割の者がデジタコ関係セミナーへの参加意向を示している。

車両メーカーに対するデジタコの設置状況等に関するアンケート

- 全10車種のうち、8車種で運行記録計が標準装備されているものの、デジタコの標準装備は3車種にとどまる。
- デジタコを標準仕様としていない理由として、事業用自動車でない個人ユーザーやデータ処理設備を持たない顧客がアナタコを選択する傾向がみられるため、との回答。

各トラックにおける運行記録計の設置及び通信機器の搭載に係る状況

【凡例】 ●：標準装備、△：オプション装備、－：装備なし

#	車両 総重量	車両メーカーの出荷時や、架装メーカーの架装時 における運行記録計の設置			通信機器の 搭載状況
		アナタコ	カード型 デジタコ	クラウド型 デジタコ	
1	3.5t超	△	△	－	－
2	7.6t超	●	－	－	●
3	8t	△	△	△	△
4	8t超	△	●	△	●
5	11t超	△	●	△	●
6	14.5t超	●	－	－	●
7	16t超	●	△*	△	●
8	16t超	●	△	△	●
9	16t超	●	－	△	●
10	20t超	△	●	△	●

- 一部の自動車メーカーにおいてデジタコに係るサービスが展開されている。
- サービスを展開していない者においても、通信機器が車両に搭載されている。

運行記録計の機能を有する運行・労務・車両管理サービスの運営状況

	運営の有無 ※関連会社含む	収集・活用している車両情報、提供している機能	通信機器の搭載 車両の有無
A社	○	- 各種帳票作成・出力機能（デジタコ機能含む） - 車両動態管理機能（車両位置や運行状況のリアルタイム把握・分析が可能。） - 運転評価機能（エコドライブや安全運転度合の確認が可能。） - 動画ドラレコ機能（WEB上で動画の確認が可能。動画と連動した速度・ジャイロ・G値をグラフ表示。） - ナビ機能（設定した車幅・車高を踏まえた通行可能な道路を個別に選択。また、運行指示書のルートを反映。）	○
B社	○	デジタコ機能（SDカードでやり取りすることなくウェブサイトから運行記録データをPCにダウンロード可能。車両が遠隔地にある場合でも、日報の作成や車両の管理が効率化可能。）	○
C社	×	なし	○*
D社	×	なし	○**

* 車両管理サービスを想定して搭載
** Up-time目的を目的として搭載

出所）（一社）日本自動車工業会に所属する自動車メーカーへのアンケート、各社ホームページよりNRI作成

- デジタコの装着率を100%にするためには、費用面での取組が重要であるとの考えが大半。

デジタコの装着率を100%とするための取組案（4者からの回答まとめ）

	付与するインセンティブ	概要	回答数
1	費用面 （機器導入時）	- アナタコと比較して優位になるような、デジタコ<u>本体</u>の低価格化や<u>導入費に対する補助</u> - デジタコ<u>周辺機器の導入費に対する補助</u> - 車両購入者に対する補助 - ETCやドラレコとの一体化による価格低減、一体で購入する者への費用補助の増額 <u>車両価格を上昇させない前提での標準装着</u> ※OEMがコスト回収する仕組みを確立する必要がある	3 者
2	費用面 （開発時/利用時）	- デジタコの関連機能（日報、労務・動態管理、安全・燃費レポート）の<u>利用費に対する補助</u> - 重量税等の<u>税制優遇</u> - 利用者ソフトの標準化・オープンソフト化による開発コストの削減	1 者
3	機能面	デジタコデータと改善基準告示とのデータ連携サービスのオープン化	1 者
4	制度面	- デジタコデータと「運輸安全マネジメント」との連携、評価における加点 - デジタコデータと「J-クレジット制度」との連携、デジタコデータ活用時の認証申請手続きの簡素化	1 者
5	その他	義務付け以外の取組はない	1 者

出所）（一社）日本自動車工業会に所属する自動車メーカーへのアンケートよりNRI作成

本アンケート結果のまとめ

	集計内容	結果概要
1	出荷時の運行記録計の設置状況	● 全10車種のうち、8車種で運行記録計が標準装備されているものの、デジタコの標準装備は3車種にとどまる。 ● デジタコを標準仕様としていない理由として、事業用自動車でない個人ユーザーやデータ処理設備を持たない顧客がアナタコを選択する傾向がみられるため、との回答。
2	運行記録計の機能を有する運行・労務・車両管理サービスの運営状況	● 一部の自動車メーカーにおいてデジタコに係るサービスが展開されている。 ● サービスを展開していない者においても、通信機器が車両に搭載されている。
3	車両メーカーが考えるデジタコ装着率100%を実現する施策	● デジタコの装着率を100%にするためには、費用面での取組が重要であるとの考えが大半。

出所) (一社) 日本自動車工業会に所属する自動車メーカーへのアンケートよりNRI作成

デジタコメーカーに対するデジタコの普及促進に関するアンケート

- デジタコを導入したことによる定量的なメリットを確認したところ、**日報作成時間の削減の具体例**を挙げる者が多く、1 運行あたり10分程度の時間削減との回答が多い。

デジタコメーカーが考えるデジタコの導入の定量的なメリットの例

【注意】 以下で示す数字は、各デジタコメーカーが独自に考える数値である

	期待できる効果（回答者数）	概要
運転者	日報作成時間の削減（9 者）	・ <u>10分程度/運行の時間削減</u> との回答が多い
	事故の削減（1 者）	・ 事故件数の約 40% 削減（運送事業者20者の平均）
運行管理者	運行管理業務の効率化（2 者）	・ 1運行あたり、 <u>5~10分の時間削減</u>
	労務管理業務の効率化（2 者）	・ <u>10分程度/（1日・台）の時間削減</u>
	乗務員指導業務の効率化（1 者）	・ <u>8時間/月 + 資料作成時間の時間額減</u>
その他	燃費改善（6 者）	・ <u>10%程度の燃費改善効果</u> との回答が多い
	保険料の削減（2 者）	・ <u>10~30%の保険料削減</u>
	総走行距離の削減（1 者）	・ 運行ルートや車両稼働率の可視化を通じた、 <u>1台あたり2km/日の総走行距離の削減</u>
	各種効率化・合理化（1 者）	・ <u>事務や管理業務</u> （動態管理、温度管理、コスト管理、請求等）の 約20%の効率化

出所）事故防止対策支援推進事業（安全政策課）の補助対象デジタコのメーカー14社へのアンケートよりNRI作成

- 運送事業者がデジタコを導入しない理由として、導入費用や月額費用の負担が重いためとの回答が多い。

運送事業者からデジタコメーカーに意見があった、デジタコを導入しない理由

導入しない理由	概要
コストの負担（12者）	● <u>導入費用や月額費用の負担が重い</u> ● デジタコを導入しても、雇用を維持する必要があるため、労務費削減に繋がらない
人員・人材・環境面の不安（4者）	● <u>データを管理・活用できる人員の確保が出来ない</u> ● パソコン等の環境が整っておらず、導入後にうまく活用できない ● 乗務員や管理者が高齢のため、運用に不安がある ● 管理者が多忙のため、ツールを導入しても活用できない
現行の対応で十分（4者）	● <u>小規模の事業者は、アナタコで十分</u> ● 現行法令はアナタコで対応可能 ● 出退勤のタイムカードから一律1時間の休憩時間を控除することで、労務管理が可能 ● アナタコでも基本的な運行管理は可能であり、近場での運行には動態管理も不要
効果が魅力的でない（3者）	● <u>小規模な事業者は、運行管理をデジタル化するメリットを感じない</u> ● 月額費用を負担するほどの導入メリットを感じない ● アナタコはチャート紙への記録で済む一方で、デジタコは解析用のパソコンやインターネット環境が必要になる
状況の可視化が不都合（2者）	● <u>デジタコで管理することにより、業務状況が可視化されすぎてしまう</u> ● 稼働実績があからさまになることを嫌う
操作が面倒（1者）	● アナタコは運行中の操作が不要な一方で、<u>デジタコはボタン操作が必要</u>

出所）事故防止対策支援推進事業（安全政策課）の補助対象デジタコのメーカー14社へのアンケートよりNRI作成

- 各社が目指す方向性として、負担の低減や機能の魅力向上が多く挙げられた。

目指す方向性 (回答者数)	実現すること	具体的な内容
負担の低減 (10者)	• 本体価格や通信量の低減 • 価格の自由度向上	• 開発時等のコスト削減 • 新たな利用料金システムの導入
機能の魅力向上 (9者)	• 付加価値の向上	• 既存機能の高度化 • 新機能の追加 • 他機器との連携 • データの解析・活用
操作感の向上 (3者)	• 操作の簡略化 • サイズの小型化	• 高齢者でも使いやすいデジタコ • 車両サイズにとらわれない小型デジタコ

出所) 事故防止対策支援推進事業(安全政策課)の補助対象デジタコのメーカー14社へのアンケートよりNRI作成

本アンケート結果のまとめ

	集計内容	結果概要
1	デジタコメーカーが考えるデジタコの導入の定量的なメリットの例	● デジタコを導入したことによる定量的なメリットを確認したところ、日報作成時間の削減の具体例を挙げる者が多い。
2	運送事業者がデジタコを導入しない理由	● 運送事業者がデジタコを導入しない理由として、導入費用や月額費用の負担が重いなどの回答が多い。
3	デジタコの将来像	● 各社が目指す方向性として、負担の低減や機能の魅力向上が多く挙げられた。

出所) 事故防止対策支援推進事業(安全政策課)の補助対象デジタコのメーカー14社へのアンケートよりNRI作成