

次世代運行管理システムに係る 標準化の方向性について

令和7年度 第1回「運行管理高度化ワーキンググループ」

運行中の運行管理の普及促進について

- 運送事業における輸送の安全を確保する観点から、デジタル式運行記録計（以下、「デジタコ」という。）を活用することは有用である。
- デジタコは、データを抽出する方式として通信型とカード型に大別される。
- 通信型デジタコは運行中においても運行管理を行うことが可能であるところ、近年はカード型よりも多く流通している^{※1}。
※1 令和4年度に出荷されたデジタコの内、通信型は約6割と推計（国土交通省によるデジタコメーカー17者へのアンケート結果に基づく）
- 通信型デジタコをより普及させるにあたっては、コストに課題^{※2}を有していることから、コスト低減に資する対策を講じていく必要がある。
※2 令和4年度に出荷された通信型のデジタコの平均価格は約19万円と推計（国土交通省によるデジタコメーカー17者へのアンケート結果に基づく）

通信型デジタコを用いて事業者が運行中に実施可能な運行管理の例

- ・ 急加減速時等の通知を踏まえた安全管理
- ・ ドライブレコーダー等他の機器との連携による安全管理
- ・ 連続運転時間等の労務管理
- ・ 位置情報の把握による動態管理



運行記録計^{※3}による記録が必要な主な自動車

※3 貸切バス以外のモードはデジタコではなく、アナログ式運行記録計による記録でも可



運行系統が100km超の路線バス



貸切バス



地方運輸局が指定する地域内に営業所を置く法人タクシー



総重量7t超・積載量4t超トラック

運行記録計の基準に係る現行法令

- 運行記録計については、道路運送車両法体系(道路運送車両の保安基準)において、記録性能、精度、耐久性の基準等について規定されており、カード型・通信型問わず同じ基準が適用される。
- また、道路運送法体系において、「保安基準の規定に適合した運行記録計と同等の性能を有すると認められるもの」についても「運行記録計」として認められる。

道路運送車両法体系

道路運送車両の保安基準 第四十八条の二

次の各号に掲げる自動車(緊急自動車及び被牽引自動車を除く。)には、運行記録計を備えなければならない。

- 一 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のもの
 - 二 前号の自動車に該当する被牽引自動車を牽引する牽引自動車
- 2 前項各号に掲げる自動車に備える運行記録計は、24時間以上の継続した時間内における当該自動車の瞬間速度及び2時刻間の走行距離を自動的に記録することができ、かつ、平坦な舗装路面での走行時において、著しい誤差がないものとして、**記録性能、精度等に関し告示で定める基準**に適合するものでなければならない。

参照

道路運送法体系

旅客自動車運送事業運輸規則

第二十五条第四項

旅客自動車運送事業者(一般乗用旅客自動車運送事業者にあつては、事業用自動車について長期間にわたり業務の交替がない場合に限る。)は、前三項の規定により記録すべき事項の一部について、運転者等ごとに記録させることに代え、**道路運送車両の保安基準第四十八条の二第二項の規定に適合し、又はこれと同等の性能を有すると認められる運行記録計(以下「運行記録計」という。)**により記録することができる。この場合において当該旅客自動車運送事業者は、当該記録すべき事項のうち運行記録計により記録された事項以外の事項を運転者等ごとに当該運行記録計による記録に付記させ、かつ、その付記に係る記録を一年間(一般乗用旅客自動車運送事業者にあつては事業用自動車ごとに整理して一年間、一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては三年間)保存しなければならない。

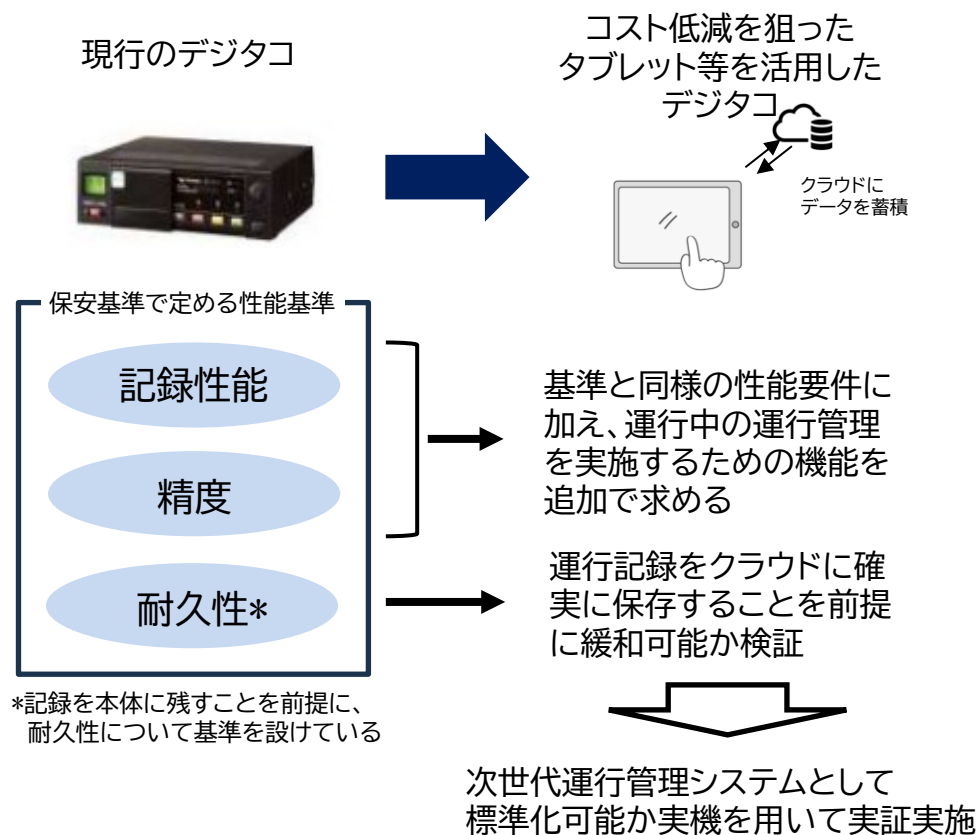
「告示」の主な規定は以下のとおり

- ・記録性能(瞬間速度、走行時間:0.5秒以内ごと 走行距離:1秒以内ごとに記録)
- ・精度(総走行距離に相当する出力図表上の表示の誤差は、±2km以内等)
- ・耐久性(耐熱性、耐振性、耐衝撃性等)

次世代運行管理システムに係る標準化の検討

○通信型デジタコについて、一定頻度や特定イベント発生時での外部の記憶装置(クラウド)へのデータ送信等を求める一方で、運行記録をクラウドに確実に保存することを前提に、耐久性の一部の基準を緩和することで、コストの低減が見込まれるところ、これらの要件を満たしたものを、「保安基準の規定に適合した運行記録計と同等の性能を有すると認められるもの(以下「次世代運行管理システム」という。)」として標準化する方向で実証をしながら検討していく。

検討の全体像



次世代運行管理システムの標準化の方向性(案)

現行のデジタコの性能要件に加え、以下の項目の追加を検討

- クラウドへの運行記録の送信要件の追加
 - 1分おきの送付
 - 0.25G以上の急加減速のイベント発生時の送付
- 位置情報の取得に係る要件追加
- クラウドに係る要件追加
- ドラレコ連携の要件追加

耐久性について以下の項目について緩和を検討

- 耐久性試験の要件緩和
 - 耐熱作動試験
 - 低温及び高温放置試験
 - 過渡電圧特性試験
 - 過渡電圧耐久試験
- 自動車部品に係る JIS、JASOの試験を引用

次世代運行管理システムの実証事業

○本年1月よりタクシーメーターについて、タイヤの回転数ではなく、GNSS*による位置情報の推移を用いて推定された走行距離運賃を演算することが認められるとともに、タブレット端末の活用も可能になったところ。

○次世代運行管理システムとの親和性があることから、まずはタクシーにおいて検討を進めることとし、運行記録の精度が確保されるか等の実証事業を経た上で、本格運用に向けた標準化を検討する。

*GNSS : Global Navigation Satellite System

【新たなタクシーメーター（ソフトメーター）】

- GNSSによる位置情報の推移を用いて推定された走行距離より運賃を演算し、その結果を表示する機能を持つプログラム。
- タクシー車両に設置されている既存のタブレットへのインストールも可能。
- ソフトのバージョンアップにより、柔軟な運賃改定等にも迅速に対応。

位置情報により走行距離を推定



ソフトメーターイメージ



- 次世代運行管理システムに係る実証事業を一定期間行った上で、当該結果を元に令和8年度後期以降を目安に本格運用に向けた制度化の検討を実施

【スケジュール】

