

平成26年度
ドライブレコーダの導入効果に関する調査
報告書

平成27年3月

公益社団法人全日本トラック協会

ドライブレコーダの導入効果に関する調査

目 次

1. アンケート調査.....	1
1-1 調査の目的.....	1
1-2 アンケート調査対象.....	2
1-3 アンケート調査結果概要.....	3
2 アンケート調査結果.....	4
2-1 回答事業者の事業規模（車両保有台数）.....	4
2-2 導入したドライブレコーダについて.....	6
2-3 平成26年度のドライブレコーダ導入について.....	6
2-4 ドライブレコーダの導入目的・理由.....	9
2-5 デジタルタコグラフの導入状況.....	11
2-6 ドライブレコーダの活用状況について.....	12
2-7 ドライブレコーダの導入効果について.....	14
2-8 ドライブレコーダの事故削減効果について.....	16
2-9 ドライブレコーダの製品に係る問題点について.....	17
2-10 ドライブレコーダの使用上の問題点について.....	19
2-11 助成制度への要望、ドライブレコーダへの改善要望等について.....	22
3. まとめ.....	30
〔アンケート用紙〕.....	33
〔参考資料〕.....	37

1. アンケート調査

1-1 調査の目的

(公社)全日本トラック協会及び各都道府トラック協会では、事故防止対策の一環として、ドライブレコーダの導入費用の一部を、「ドライブレコーダ機器等導入促進助成事業」により助成している。

これらのドライブレコーダは、(一財)環境優良車普及機構が運営する「貨物自動車用ドライブレコーダ選定事業」におけるガイドラインに沿って選定され、(公社)全日本トラック協会及び各都道府トラック協会により助成・普及されている。今後、さらなる普及・助成の有効活用のためには、現在貨物運送事業所が助成を受けて利用しているドライブレコーダに関する使用実態、ドライブレコーダにより得られた効果及び利用上の課題などを明らかにする必要がある。

そのため、本調査では「ドライブレコーダ機器等導入促進助成事業」を活用したトラック協会会員事業所に対してアンケート調査を行い、ドライブレコーダの使用実態等について調査することを目的とする。

1-2 アンケート調査対象

アンケートの調査は、平成26年度にドライブレコーダ機器等導入促進助成事業を利用し、ドライブレコーダを導入した会員事業所に対して行った。アンケート用紙は、各都道府県トラック協会を通じて配布し、(公社)全日本トラック協会が回収したものを(一財)環境優良車普及機構が取りまとめた。

表1 アンケートの調査対象 及び 回答数

項目	概要
調査対象	平成26年度に助成事業を利用し、ドライブレコーダを導入した会員事業所
実施方法	都道府県トラック協会経由で会員事業所にアンケート用紙を配布、回収
回収数	1,414事業所 (平成27年2月末回収分までの集計)

アンケートは、1,414事業所より回答があった。

1-3 アンケート調査結果概要

項目		製品タイプ	ドライブレコーダ	
延べ回答事業所数		1,414 事業所		
導入が最も多い事業所規模 ^{※1}		11~20 台保有の事業所 (26.4%)		
運行形態 ^{※1}		長距離 29 %	地 場 71 %	
ドライバーの乗務形態 ^{※1}		固 定 79 %	交 替 21 %	
分類別の比率		簡易型 34.9 %	運行管理連携型 42.4 %	
		標準型 22.6 %	スマートフォン活用法 0.0 %	
導入 形態	事業所として初めて	60.0 %		
	追加導入	27.9 %		
	代替導入	9.2 %		
	未回答	2.9 %		
事故の 削減 ^{※1} (参考)	— 導入前 —	1.31 件/月		
	— 導入後 —	0.57 件/月		
	— 削減率 —	56.8 %		
	分類別事故削減率 ^{※2}	簡易型 55.9 %	運行管理連携型 53.1 %	
標準型 69.9 %		スマートフォン活用法 —		

※1:各項目に対して回答のあった事業所のみ平均値

※2:事故削減率の記載があったもののみ集計

2 アンケート調査結果

2-1 回答事業者の事業規模（車両保有台数）

（1）事業所の規模（車両保有台数別事業所数）

回答のあった事業所(1,414)の規模を事業所の車両保有台数で分類した。最も車両台数の多い事業所の車両数は1,390台、最も少ない事業所は1台であった。事業所の規模別では、保有台数が11～20台の規模の事業所が最も多く26.4%を占めた。また、保有台数が1台以上30台以下の規模の事業所は事業所数全体の61%であった。

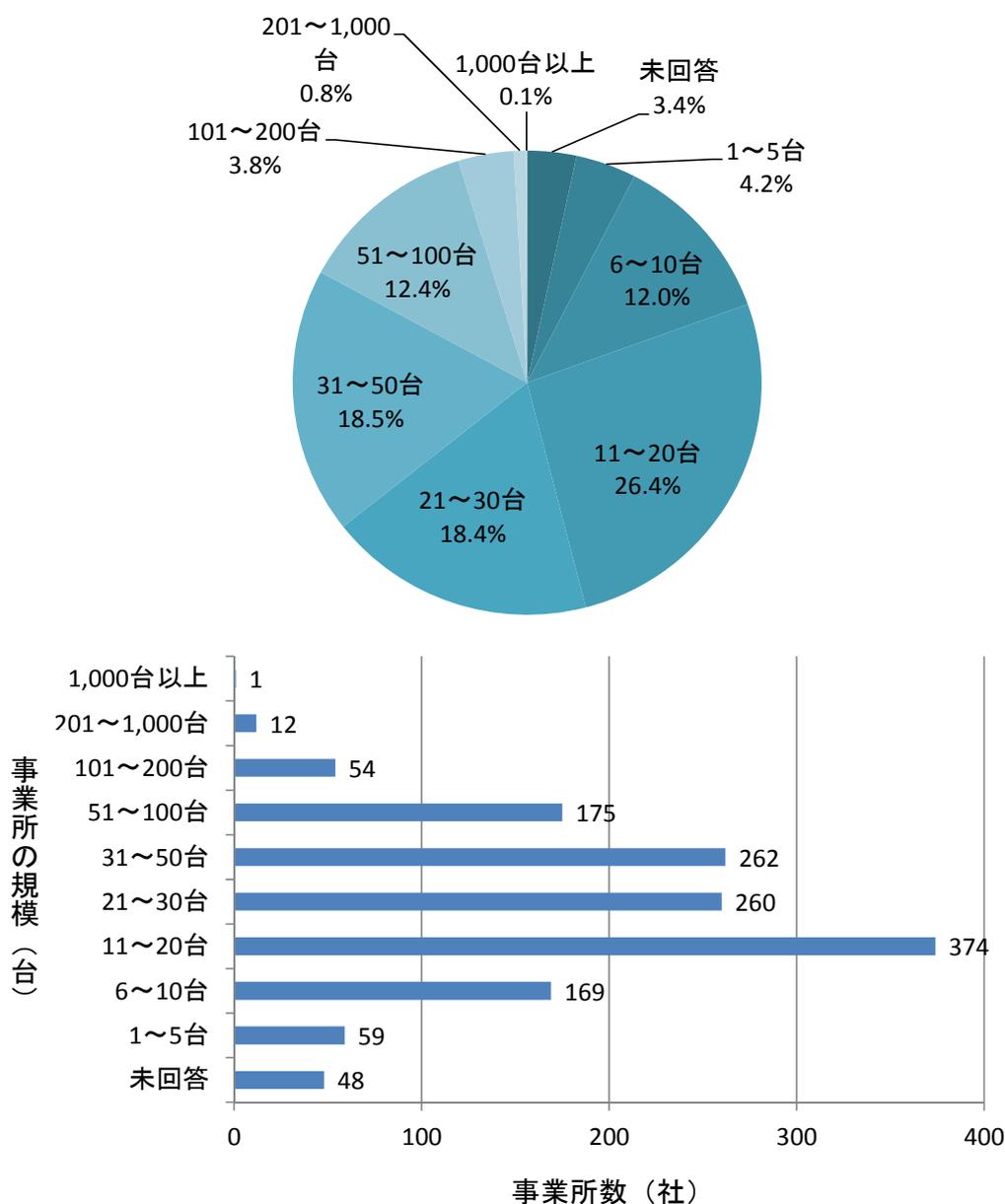


図1 保有台数別 事業所数 (n=1,414)

図2に営業所の保有台数の回答のあった事業所のうち、車両総重量8トン以上の保有台数別事業所数の割合を示す。また、図3は会社の全保有台数のうち、車両総重量8トン未満の保有台数別事業所数の割合を示したものである。

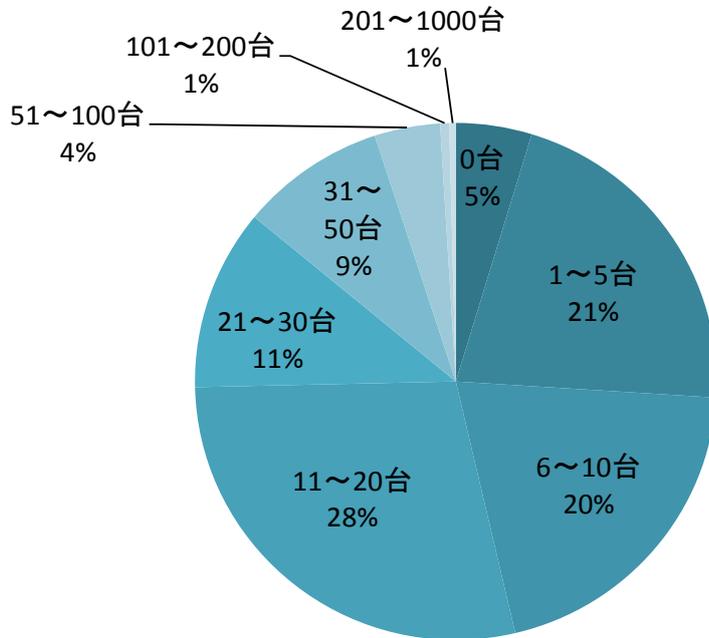


図2 車両総重量8 t以上の保有台数別事業所数 (n=1,254)

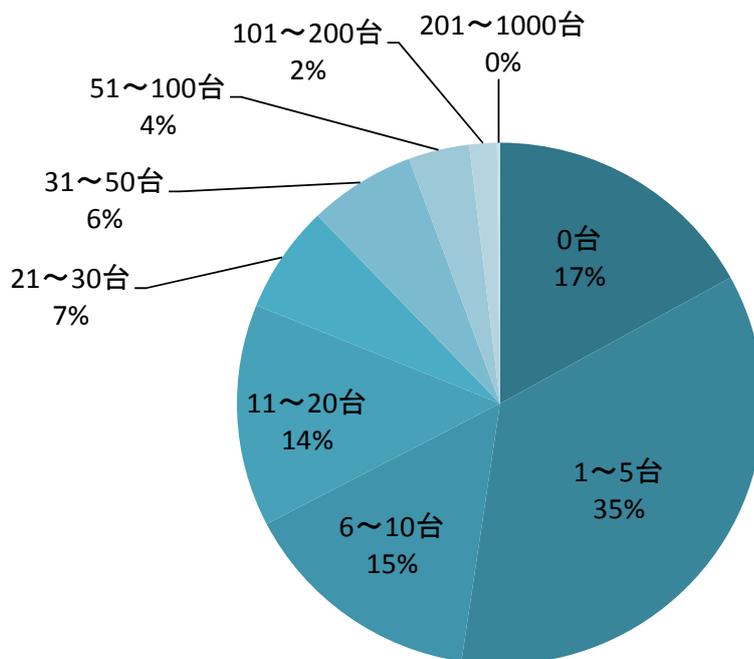


図3 車両総重量8 t未満の保有台数別事業所数 (n=1,066)

2-2 導入したドライブレコーダについて

事業所に初めてドライブレコーダが導入された時期については、平成25年度が最も多く471事業所と約4割を占め、次に平成26年度が2割、平成25年度が1.5割となり、近年3カ年で7割を超えた。なお、平成18年以前の回答も31事業所あった。

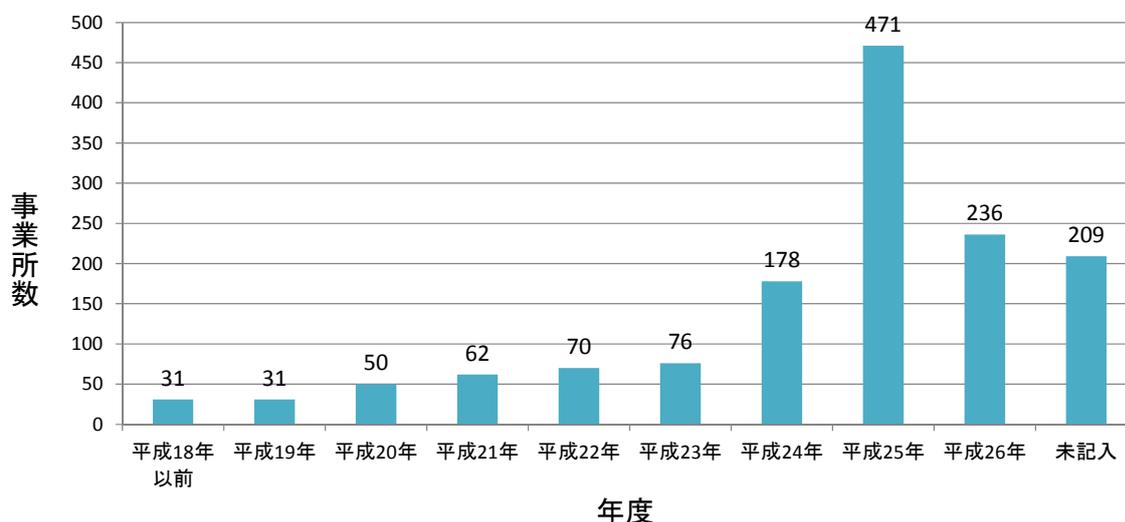


図4 ドライブレコーダを最初に導入した時期 (n=1,183)

2-3 平成26年度のドライブレコーダ導入について

今回のアンケートに回答した事業所の保有車両に対するドライブレコーダの導入台数より機器の装着率をまとめたものが図6である。ドライブレコーダの装着率は全体で74.4%であった。車両総重量8トン以上の車両の装着率は78.2%及び8トン未満の車両の装着率は69.1%であり、車両総重量別では8トン以上の車両が9.1ポイント多かった。

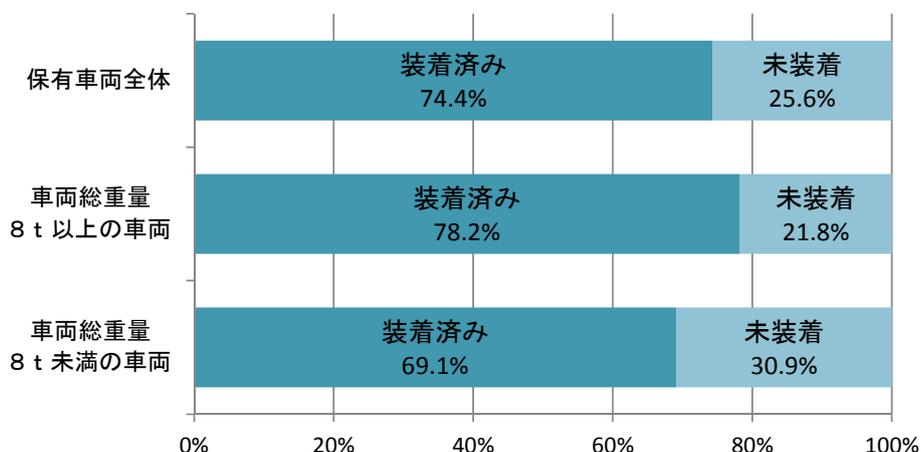


図5 ドライブレコーダの装着率 (n=1,352)

平成 24 年度より、(公社)全日本トラック協会の助成制度の対象となる貨物自動車用ドライブレコーダは、(一財)環境優良車普及機構が運営する「貨物自動車用ドライブレコーダ選定事業」におけるガイドラインに沿って分類されている(参考資料 37 頁)。

平成 26 年度に導入したドライブレコーダは、42.5%が運行管理連携型となっており、最も導入割合が高い。

なお、今回のアンケートにおいては、スマートフォン活用型の回答が無かったため、以降グラフ等への反映は省略した。

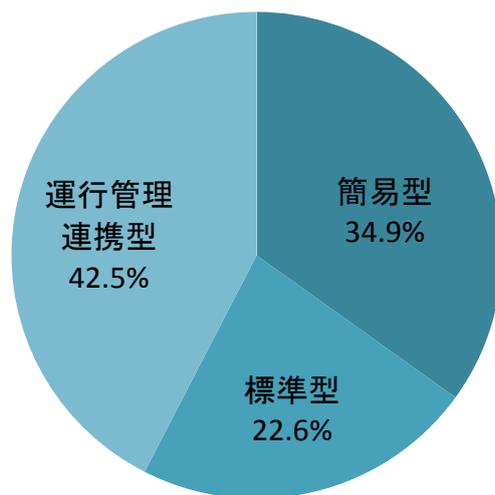


図 6 分類別ドライブレコーダの導入事業所数の割合 (n=1,357)

さらに、分類別に平成 26 年度に導入したドライブレコーダ導入台数の導入状況を見ると、ドライブレコーダを 11~20 台導入した事業所が最も多く、運行管理連携型のドライブレコーダを導入した事業所が突出していた。

それ以外では、簡易型と運行管理連携型の傾向は似ているものの、車両の多い事業所では、運行管理連携型の導入の方が多い。

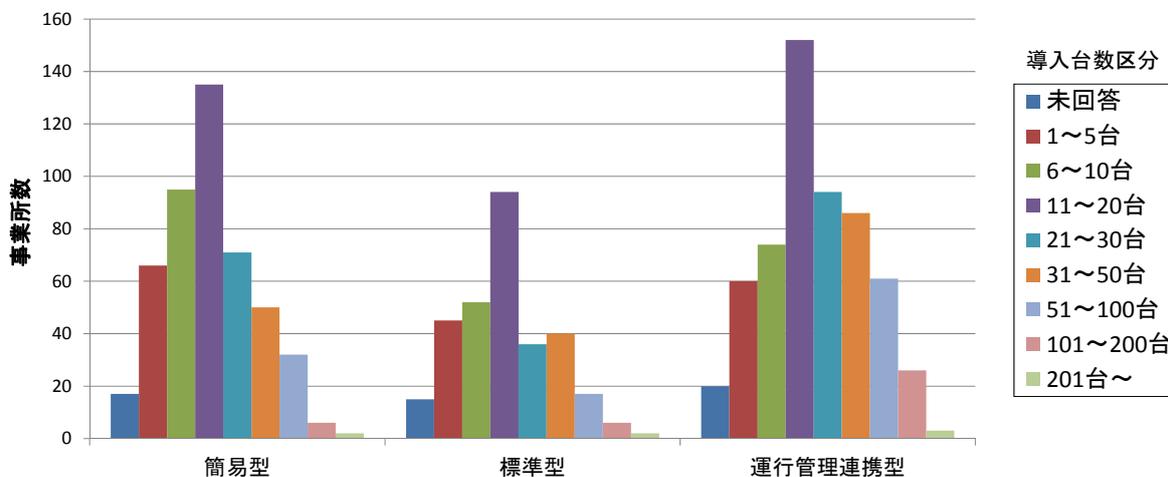


図 7 導入したドライブレコーダの分類別、導入台数別、事業所数グラフ (n=1,357)

		ドライブレコーダの分類		
		簡易型	標準型	運行管理 連携型
平成26年度 導入台数	未回答	17	15	20
	1～5台	66	45	60
	6～10台	95	52	74
	11～20台	135	94	152
	21～30台	71	36	94
	31～50台	50	40	86
	51～100台	32	17	61
	101～200台	6	6	26
	201台～	2	2	3
	合計	474	307	576

表2 導入したドライブレコーダの分類別、導入台数別、事業所数

平成26年度に初めてドライブレコーダを導入した事業所は、974事業所であり、回答のあった事業所の60.0%を占めた。

既にドライブレコーダを導入しており、平成26年度に追加導入あるいは代替導入したとする事業所は、37.1%(602事業所)であり、事業所として初めて導入した事業所の方が多かった。

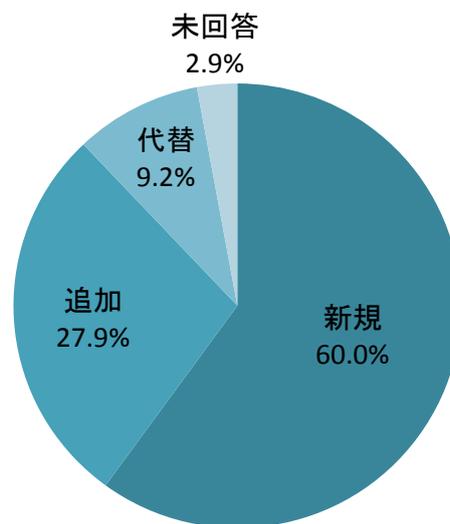


図8 平成26年度ドライブレコーダ導入状況 (n=1,414)

2-4 ドライブレコーダの導入目的・理由

ドライブレコーダを導入した目的・理由は、ほとんどの事業所が、交通事故防止(87.6%)及び安全運転指導(82.9%)であった。次いで多い理由は、事故処理の効率化(69.6%)および運転状況の監視・確認(63.1%)である(図9)。

燃費改善(省エネ運転指導)を目的とする事業者数は、25.9%に留まっている。

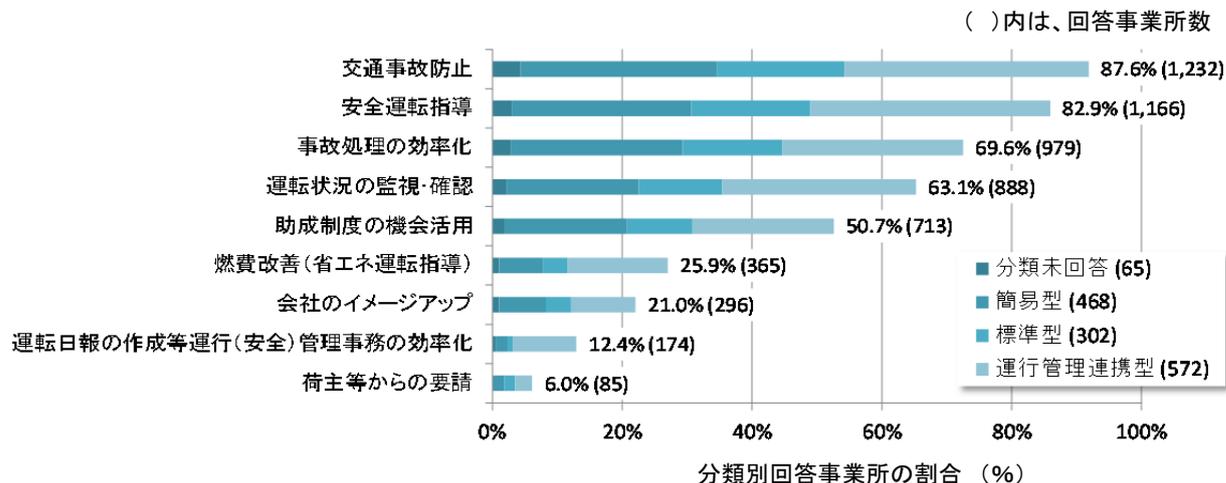


図9 ドライブレコーダの導入目的・理由 (n=1,407 複数選択可)

ドライブレコーダの分類における導入目的については、全てにおいて、「交通事故防止」を理由にする事業所がもっとも多く、次いで「安全運転の指導」であった。

その次に「事故処理の効率化」、「運転状況の監視・確認」となるが、運行管理連携型については、「運転状況の監視・確認」が3番目であった。

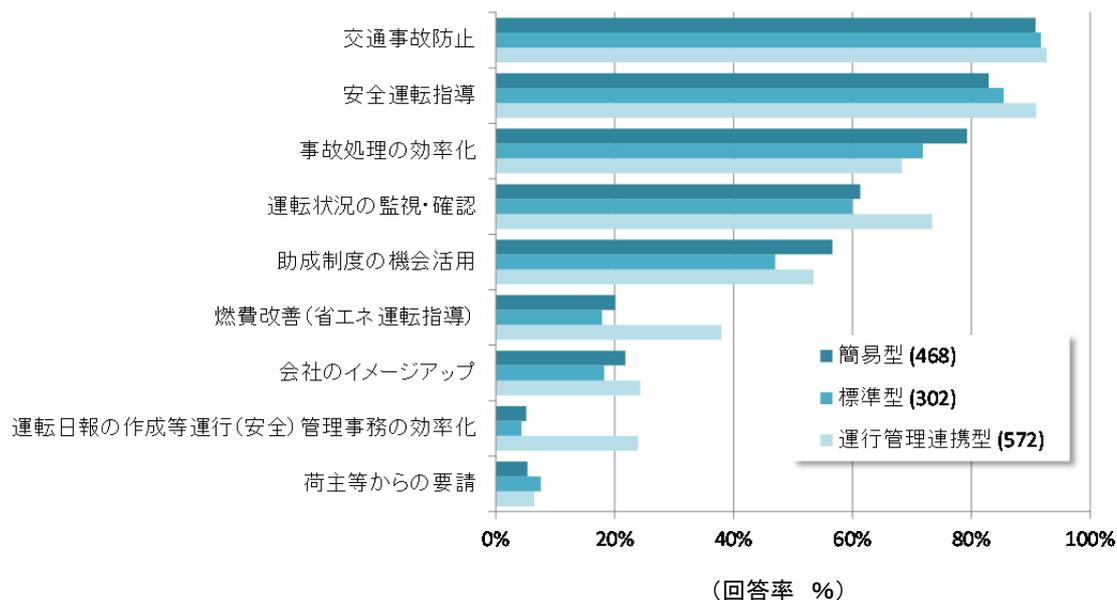


図10 分類別ドライブレコーダの導入目的・理由 (n=1,342 複数選択可)

また、導入目的／理由に関する回答の中で「その他」として以下の記述があった。

- KYシート作成により、危険余地活動の推進と協力業者への指導も兼ねて。
- 運転マナー向上とおもいやり運転の指導
- 客観的で公平公正な判断に基き指導ができる。
- 教育資料作成(新人講習、事故反省会)
- クレーム等対応
- 県警との協定による事故時等の映像提供の為
- 交通違反時の指導
- ゴミ収集によりゴミの取り忘れの確認
- 事故時において、社員の運転状況を証明するもの。
- 地域の動く監視カメラとなり、事件や事故の抑止力となれば。
- 取り外し可能な機種を荷主から要請された為。工場等への立入制限がある為
- 荷卸し作業の確認指導
- ヒヤリハット教育

2-5 デジタルタコグラフの導入状況

回答のあった事業所のうち、デジタルタコグラフを全車あるいは一部の車両に導入しているとした事業所は、74.0%であり、デジタルタコグラフ未導入の事業所は、26.0%であった（図11）。デジタルタコグラフとドライブレコーダを併用している事業所が多い。

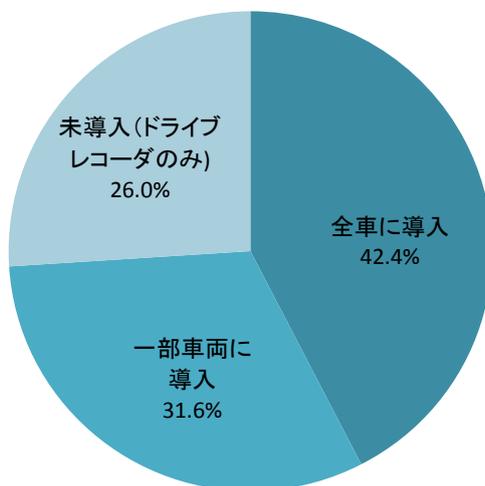


図11 ドライブレコーダとデジタルタコグラフの導入状況 (n=1,384)

次に、ドライブレコーダの分類とデジタルタコグラフの導入状況の関係（図12）をみると、デジタルタコグラフを導入していない事業所（ドライブレコーダのみ）では、簡易型ドライブレコーダを導入する事業所が多く、デジタルタコグラフとドライブレコーダを併用している事業所での導入したドライブレコーダの型式については、運行管理連携型が多い。

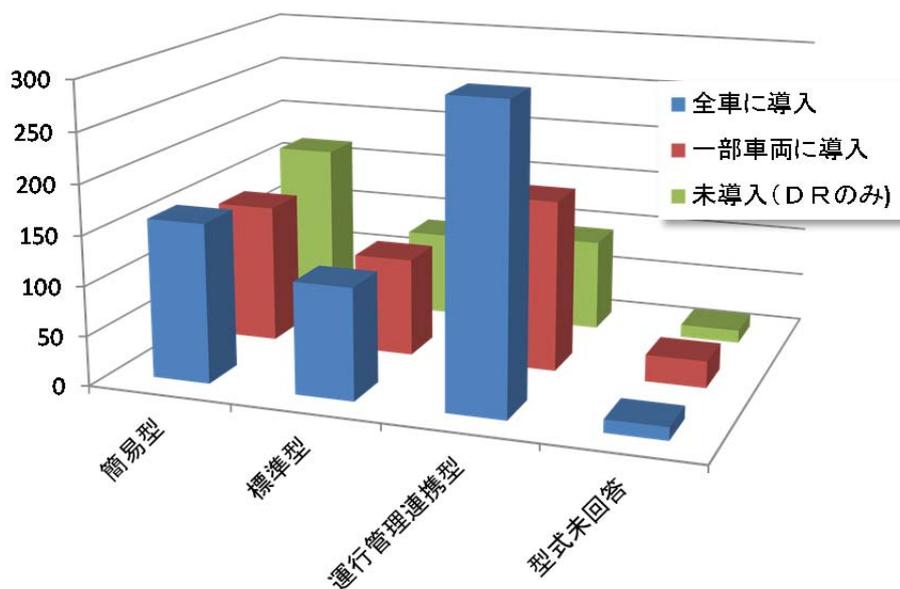


図12 ドライブレコーダ分類別のデジタルタコグラフの導入状況 (n=998)

2-6 ドライブレコーダの活用状況について

(1) ドライブレコーダの活用状況

ドライブレコーダの活用状況において、「事故等が発生したときのみ映像を確認、指導」していると回答のあった事業所は全体の半数以上（59.8%）であった。

「事故等が発生したときのみ映像を確認、指導」、「ヒヤリハット等問題のある映像を集め指導、講習会等開催」、「定期的に映像等を確認、指導」あるいは「ほぼ運行ごとに映像等を確認、指導」のいずれかにチェックがなされている事業所は、1,318 事業所（93.0%）となりほぼ全事業所でドライブレコーダは活用されているが、一方で「ほとんど活用していない」という回答の事業者も 24 事業所（1.7%）あった。

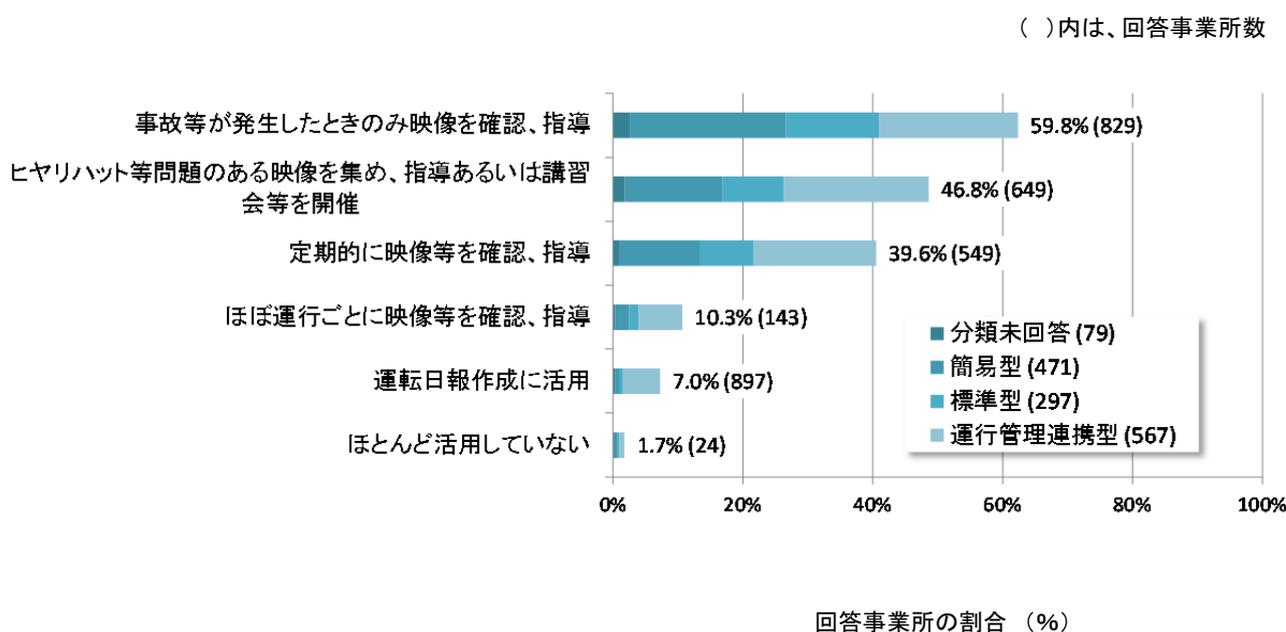


図 1 3 ドライブレコーダの活用状況 (n=1,387 複数選択可)

「ほとんど活用していない」という事業所の理由は、以下の通りであった。

映像等のデータの処理を管理するための人員不足、事故等がないためとする回答が多い。

- 活用方法がわからない。
- データ管理する時間不足
- 人員が足りず、管理が出来ていない状態
- 映像の確認に時間がかかるため。
- SDカードを予備枚数分確保してない。
- データが多すぎ。導入後間も無い為、事故も発生していない為

また、ドライブレコーダの導入台数別に活用状況をみると（図14）、導入台数が多い事業所ほど「ヒヤリハット等問題のある映像を集め指導、講習会等開催」、「定期的に映像等を確認、指導」など、きちんと使われている割合が高い。また、全体的に、「事故等が発生したときのみ映像を確認、指導」するという傾向がある。

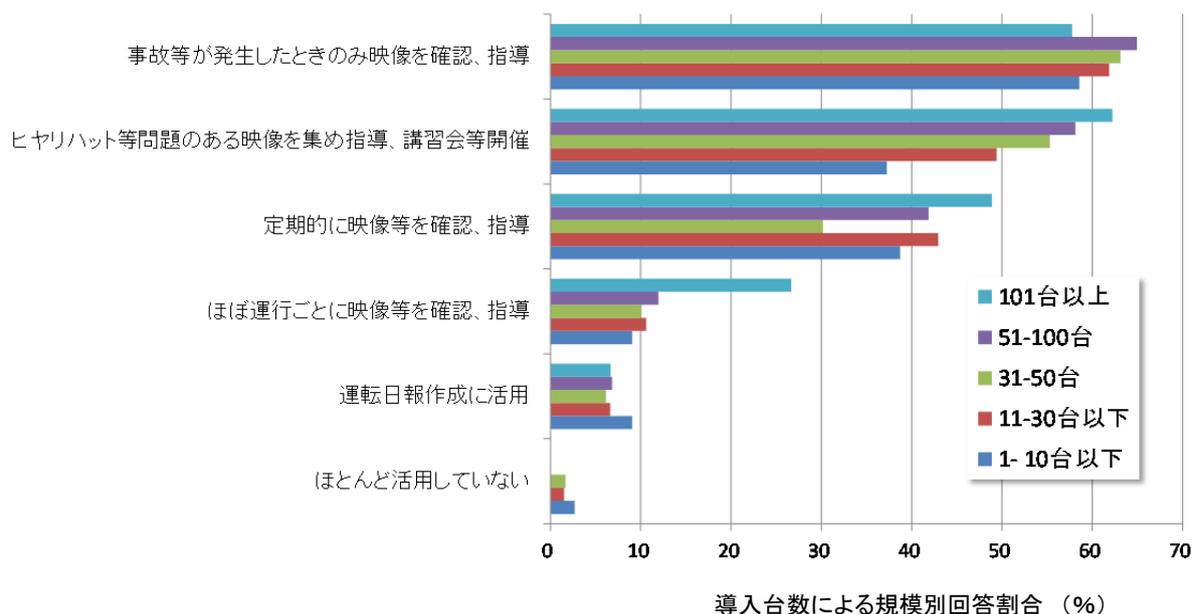


図14 車両保有台数別ドライブレコーダの活用状況 (n=1,352 複数選択可)

(2) 映像の確認・指導の頻度

図15に「定期的に映像等を確認、指導」と回答のあった事業所における映像等の確認、指導の頻度についてまとめた。毎日確認するとした事業所は、わずか3%であった。週に1回程度の事業所は46%であり、ほぼ半数（51%）が、1箇月に1回程度の確認、指導の頻度であった。

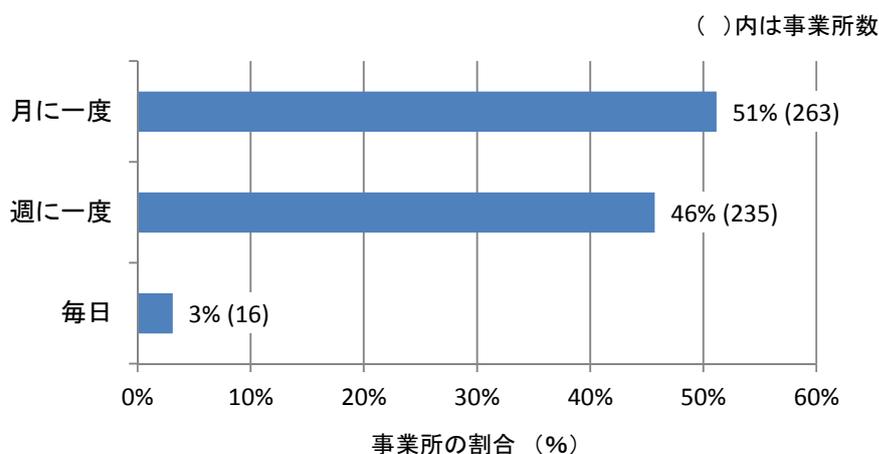


図15 映像を確認、指導する頻度 (n=514)

2-7 ドライブレコーダの導入効果について

ドライブレコーダを導入した事業所の導入効果について、「運転者の安全意識が高まった（危険運転減少）」とする事業所は 989 事業所（72.2%）で全体の約 7 割を占めており、「安全運転指導に活用できた」という事業所もおおよそ 6 割を占め、高い割合である（図 16）。

事故（第一当事者）が減ったと回答した事業所は 76 事業所（5.5%）であり、事故件数は、月当たり平均 1.31 件が 0.57 件に減少（△56.8%）した。

また、事故発生時にドライブレコーダの映像により「事故処理に役立った」という事業所は、522 事業所（38.1%）で全体の約 4 割となり、自車に過失がないことが証明されたなどの事例も報告（自由記述）されている。また、ドライブレコーダの分類別にみても導入効果の傾向は似通っていることがわかる。

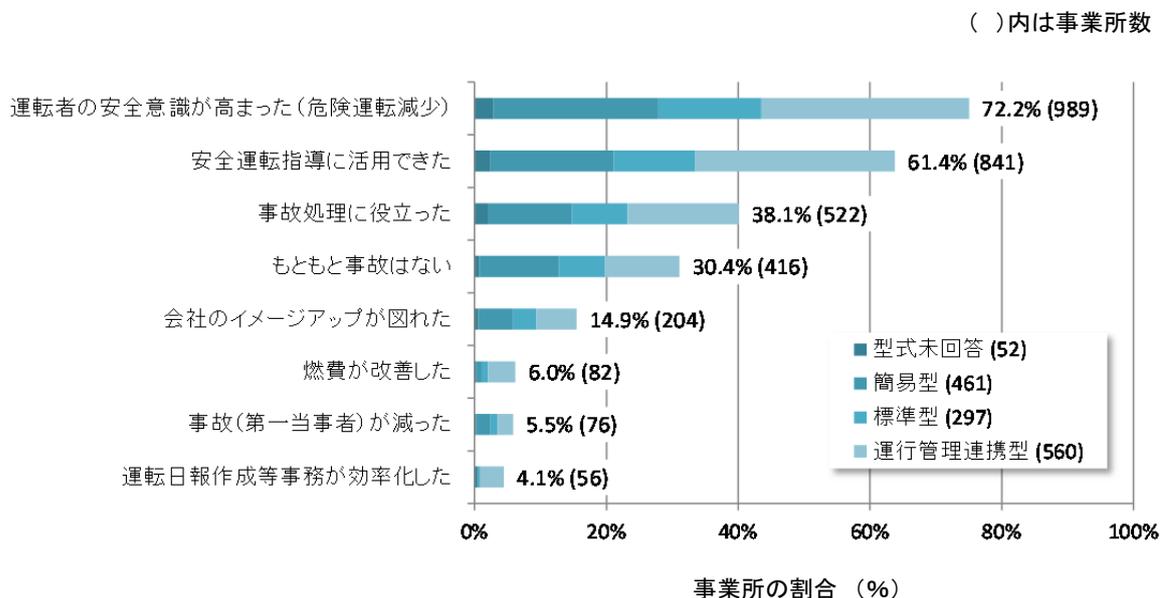


図 16 ドライブレコーダの導入効果（n=1,370 複数選択可）

○その他の効果に関する主な自由記述を示す。

- 一般ドライバーからのクレームに対し、「言いがかり」であった事が判明した。
- 運転者の報告と実際の状況の差の食い違いを確認できるようになった。
- カメラで見られているという意識がある為か、信号をしっかりと止まる様子が多々見られるようになった。
- 苦情、通報時の内容確認が出来る様になった。
- 車の不具合（故障等）の発生時の原因特定に有効。
- 個人別指導に活用できた。危険運転報告書等の活用により安全運行につながる。
- 最終結果はまだだが、タイヤ・ブレーキライニング等の寿命が延びた。
- 事故が大きく削減とまでは結果が出ていないが、内容が軽微な事故になっている。
- 事故発生時の状況を把握したいときの資料として活用できる。
- 車間距離を空けてないドライバーに注意を促した。

- 車内カメラ付きの為、バック時の作業(運転)手順の指導ができる。(元々バック時の事故が多かったため)
- 車内カメラを設置することで事故を複数回起こす乗務員の運転習慣を確認できた。
- 社内での事故報告書作成がスムーズになった。
- 情報共有(ドライバーと管理者)の”見える化”ができる。
- 慎重な運転心得が見についてきており、ドライバーの質の向上に役立っている。
- 事故を複数回起こす乗務員の運転習慣を確認できた。
- ドライバの走行スピードが今までより抑えられ、スタートもゆっくりとなった。
- 荷卸中のキャビン周りの警戒に役立つ。
- 荷主へ安全取組のアピールの一つとして効果があった。
- ひき逃げ事故の捜査に協力できた。
- ヒヤリハットの抽出により、事前に事故回避の指導・教育が出来た。
- ほぼリアルタイムで車両の運行状況を掴むことが出来るので、配車の効率が良くなった。
- 無駄なアイドリングストップやエコドライブによる燃費の改善
- 無駄な時間の使い方が減り、労働時間短縮につながっている。
- もらい事故でこちらの主張を画像で提供
- 事故の多い場所を知らせてくれる機能が付いていて良い。
- 事故の効果は期間が短いためまだよくわからないが、ドライバー自身が帰社後、映像をみたりしているので問題意識が高まっている。
- 乗務員の事故状況を聞くより画像の方が明確である。

なお、導入前と変わらない(効果なし)との意見の少数ながらあった。主な理由は「導入間もないため、効果が出ていない」や「以前からデジタコを導入しており、ドラレコでは変わらない」であった。

2-8 ドライブレコーダの事故削減効果について

ドライブレコーダを導入した事業所の事故削減効果についてまとめた。

全体での事故削減率は56.8%であった。(図17)

ただし、申告式の回答であり、全体(1,414)での回答率5.8%であるため、参考とする。

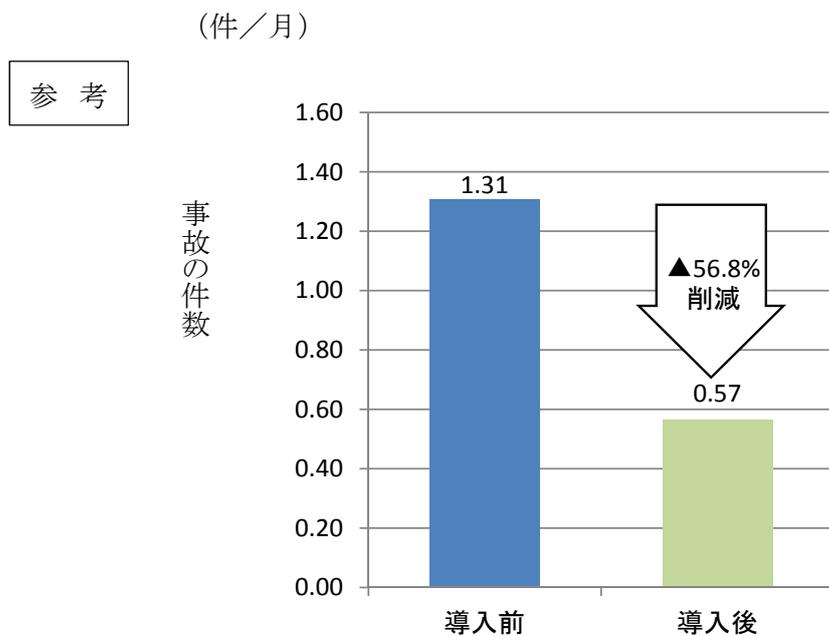


図17 事故削減効果 (n=80)

導入効果について分類別にまとめてみると、標準型が約7割、簡易型と運行管理連携型が5割強の事故削減率であった。(図18)。

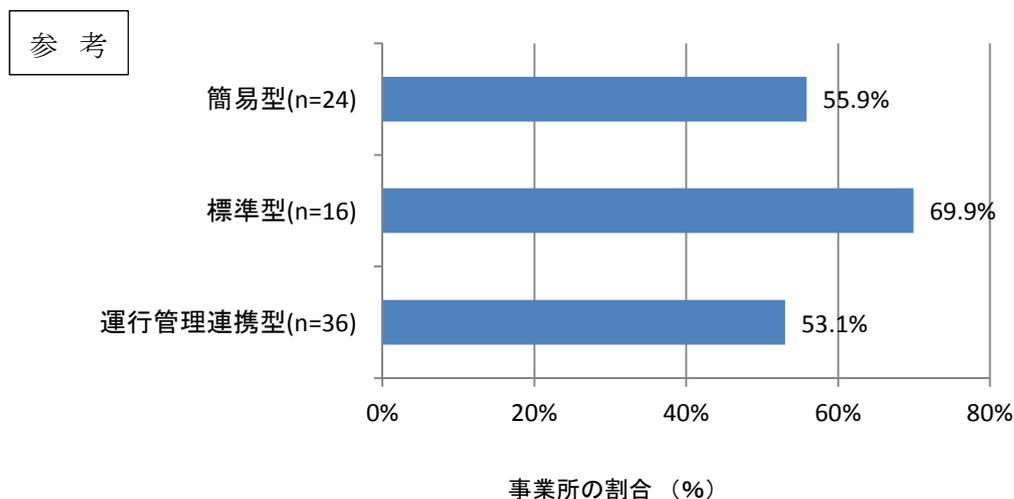


図18 ドライブレコーダ分類別の事故削減効果

2-9 ドライブレコーダの製品に係る問題点について

現在使用中のドライブレコーダの問題点のうち、製品等の問題点としてあげられた中で最も多数を占めたものは、「導入価格が高い」の43.9%であった。次いで「無駄な映像が多く、必要な情報を見つけるのに時間がかかる」(36.4%)となっている。(図19)。

()内は事業所数

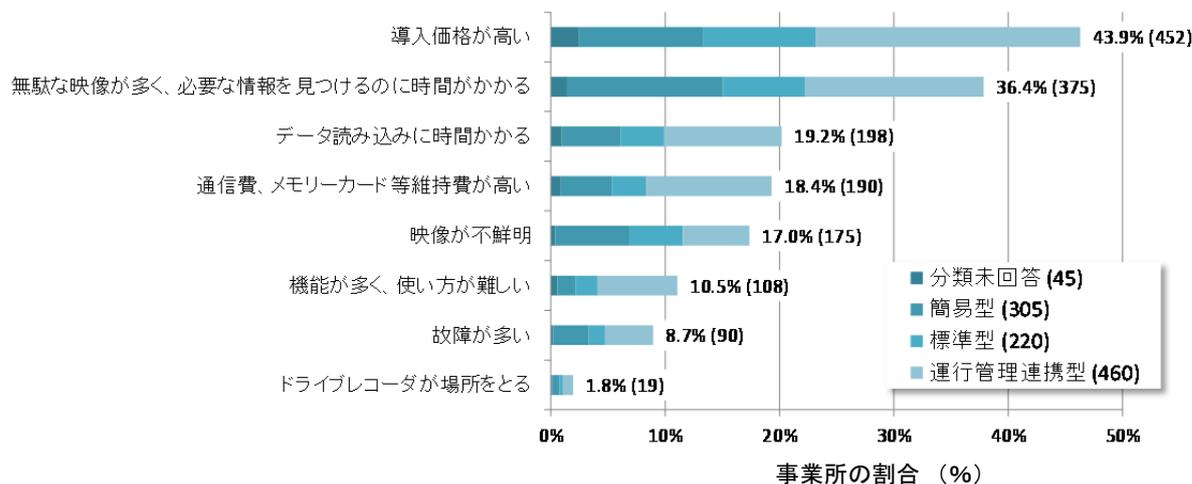


図19 製品等の問題点 (n=1,030 複数選択可)

問題点の指摘状況をドライブレコーダの分類別にみると(図20)、「導入価格が高い」という回答は、「運行管理連携型」の事業所の割合が最も高く、次いで、「標準型」、「簡易型」の順で指摘する事業所の割合が高い。「無駄な映像が多く、必要な情報を見つけるのに時間がかかる」という回答については、「簡易型」の事業所の割合が最も高く、次いで、「運行管理連携型」、「標準型」の順で指摘する事業所の割合が高い。「データ読み込みに時間かかる」「通信費、メモリーカード等維持費が高い」との回答については「運行管理連携型」の割合が、「標準型」、「簡易型」に比べ高い回答であった。

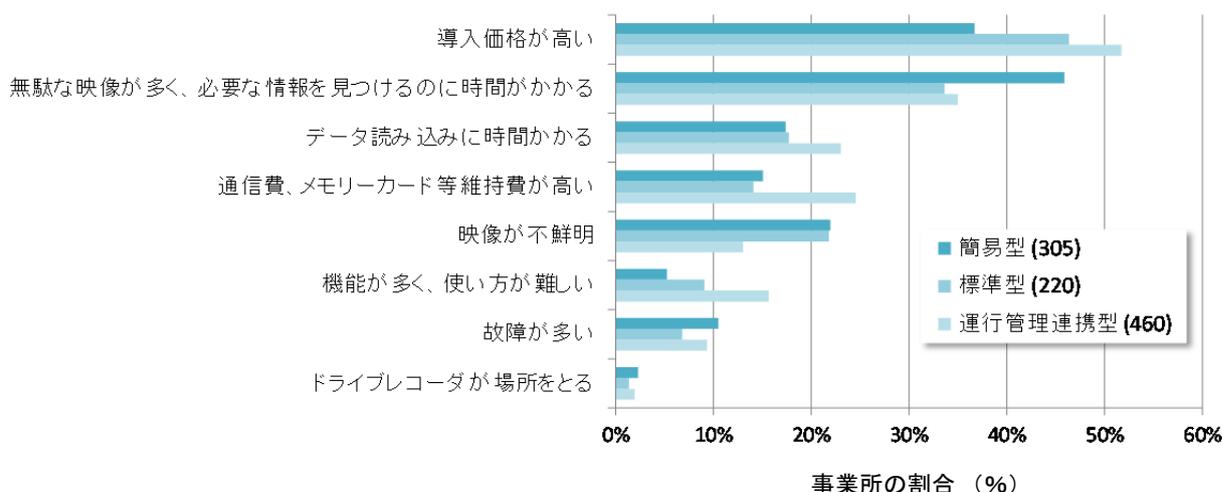


図20 ドライブレコーダ分類別の製品等の問題点 (n=985)

映像の取得については「ヒヤリハット時の映像がほぼ確実に撮れる」という回答が最も多かった。また、「ほとんど撮れない」の回答は、全ての分類にいて2%以下であり、ほとんどのドライブレコーダでは、映像が記録できていることとなる。

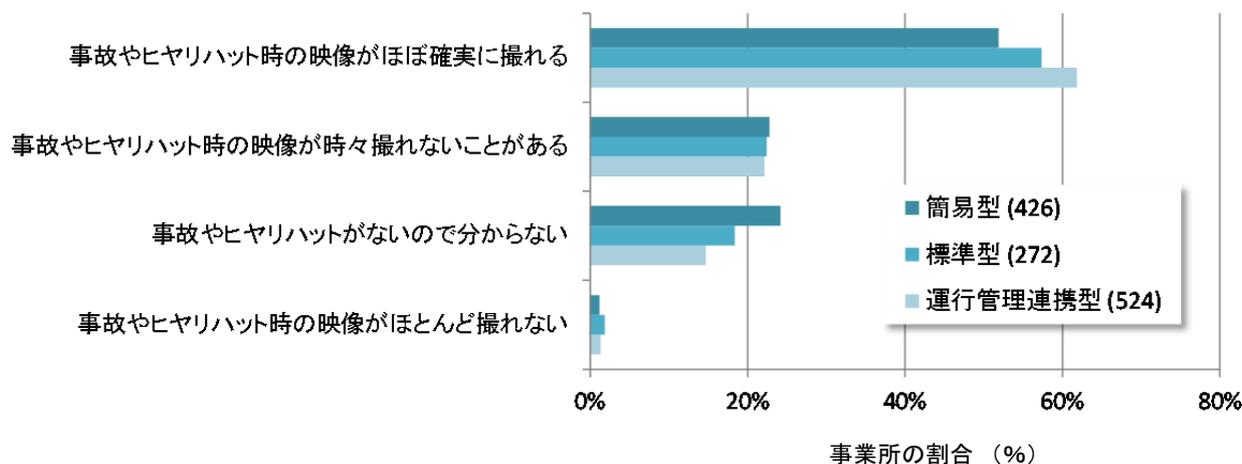


図 2 1 ドライブレコーダ分類別の映像取得の問題点 (n=1, 270)

○現在使用中のドライブレコーダに係る問題点に関する自由記述から、主な指摘事項は下記のとおりに。

- 書き込みできない等SDカード等メモ리카ードの不具合
- 感度が良すぎて無駄な映像が多くメモリがなくなる。
- 気候の変化等による車載カメラの不具合やカード認識が出来ない時がある。
- 映像が撮れていないことがある。
- 容量が残っているのに上書きされて日数分データがとれない車両がある。
- 荒れた路面走行時にイベントとして処理され記録が増える。
- 記録時間を長くするために画質を落とした設定をしているので、見たい情報が不鮮明な場合がある。
- 本体を窓(前方フロントガラス)にノリで接着して固定するものなので、夏場などすぐにはがれて落下してしまう。
- 走行距離にもよるが、2週間に1回データを消去しないとメモ리카ードが使いえなくなる

2-10 ドライブレコーダの使用上の問題点について

問題点の指摘状況を見ると（図22）、「データ管理のための業務負担増」という回答が最も多かった。その回答について分類別でみると「運行管理連携型」の割合が「標準型」「簡易型」より若干多かった。

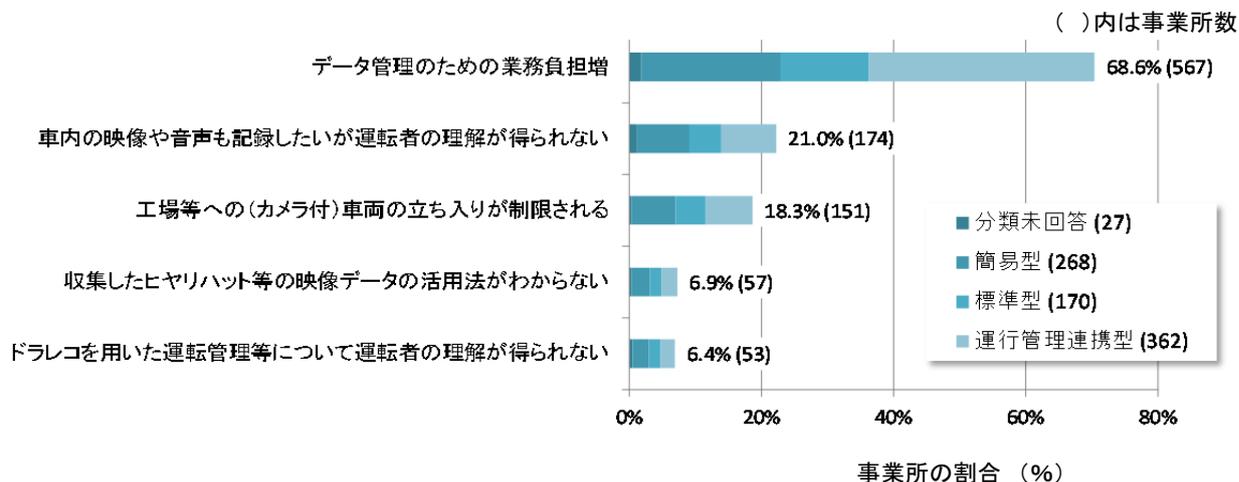


図22 ドライブレコーダ分類別の使用上の問題点 (n=800)

「メーカー、販売店の対応について」のみの回答について、全ての分類において「不満」については、8%前後と比較的少ない。

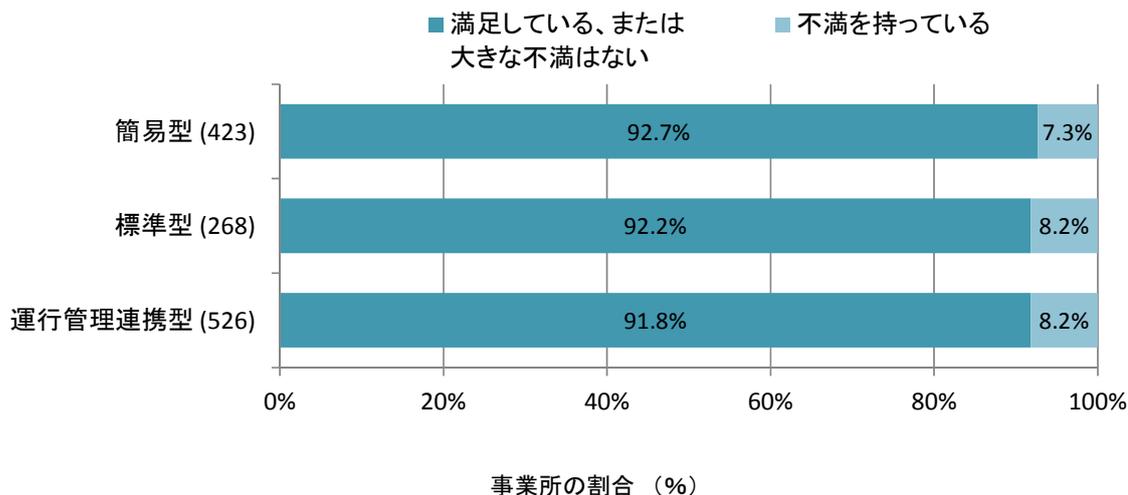


図23 ドライブレコーダ分類別のメーカー、販売店の対応 (n=1,217)

アンケートの回答の中で「映像が不鮮明」とする事業所が、135 事業所（9.5%）あった。不鮮明とされた映像の内訳を図 2 4 に示す。

最も多かったのは「夜間」の映像に対する指摘で、135 事業所のうち 58%（105 事業所）であった。

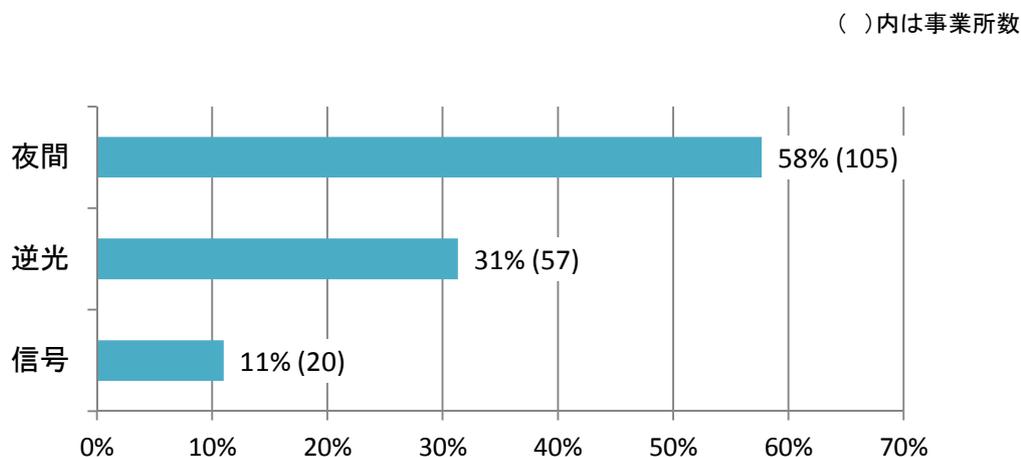


図 2 4 映像が不鮮明であると指摘する事業所の割合 (n=135 重複あり)

ドライブレコーダ分類別に「映像が不鮮明」とする事業所の指摘事項を図 2 5 にまとめた。

「夜間」、「逆光」の映像が不鮮明とする回答は「簡易型」が最も多く、「信号」については、「標準型」と「運行管理連携型」が同じ割合であった。なお、この数値は 135 事業所の回答であるが、アンケート回答数全体の 9.5%であった。

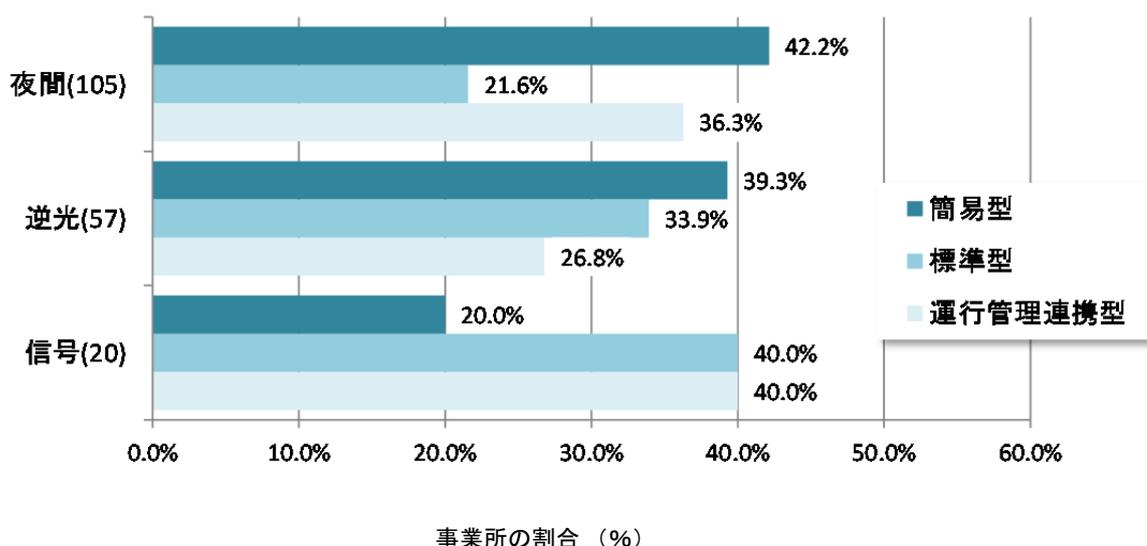


図 2 5 ドライブレコーダ分類別の映像不鮮明指摘事業所の割合 (n=135 重複あり)

現在使用中のドライブレコーダの使用上の問題点に関する自由記述から、主な指摘事項を列挙する。

1. 動作の不具合について

- 故障する事がある（原因不明）。
- 事故映像が映ってないときがある。
- 本体のエラーによる読み取り不良が多い。

2. 記録映像について

- 音声等も記録したいが個人情報としてプライバシーの侵害にあたらない様、音声を切断している。
- 音声は記録されたくないと思っている人が数人いる。
- 画質が粗く見にくい。質を良くするとデータ量が増えてしまう。
- 危険度で区分はされているが、路面の段差や牽引車両の旋回時にカメラが反応し、映像が多くなる（確認事項が増えて大変）。
- 実際に事故が発生した場合の映像は収集できるが、ヒヤリハットの映像の収集が困難である。

3. 管理、ソフトについて

- 映像データが重い為、SD カードからパソコンへの読み込みにとても時間がかかり、労力がかかり過ぎる。
- 映像データを乗務員に見せる際に PC を使用するが、読み込んだ PC 以外で見せると速度等のデータが表示されず、映像を見せるだけで終わってしまう。
- 速度超過の時の音声(警告音声)を、1 回のみではなく超過をやめるまで警告してほしい。
- 帳票類の出力に時間がかかる。
- データが多すぎて活用方法が大変。安全指導パック(データの集計)等のオプションが欲しい。

4. その他

- 基地入場の際してカメラの取り外し又は遮蔽する様指示されている。
- 故障等の発見の為もあり、1 ヶ月に 1 回はデータを取っているが台数が多く、稼働時間もバラバラな為、時間を取られる。
- 脱着が容易なため、故意に取り外すドライバーがいた。
- ドラレコの運転管理、安全運転の評価の基準がわかりにくい。
- 付属品のチップの損傷、トラックまでの持ち運びのため紛失が多い。1 枚の金額が高いため負担が大きい。

2-1-1 助成制度への要望、ドライブレコーダへの改善要望等について

ドライブレコーダの助成制度に対する要望、ドライブレコーダの改善要望、今後開発される機器機能への要望などについて意見を求めたところ(自由記述)、502 事業所から回答が得られた。記述された自由記述をドライブレコーダの「メモ리카ード関係に対する要望」、「小型化に対する要望」、「映像の記録・取込に対する要望」、「画像・映像に対する要望」、「機能、操作、管理等に対する要望」、「助成制度に対する要望」、「価格に対する要望」及び「その他」に関する要望として分類すると図 2 6 のとおりとなる。

自由記述の中で最も多いものは、ドライブレコーダの「価格」に関するものであり、低価格化の要望がそのほとんどである。次に多かったのは、「助成制度」に関する要望であり、次に「機能、操作、管理等」に関するものであった。

また、助成制度については、助成金額を増やしてほしいという記述が多かったが、助成枠の撤廃、助成制度の継続に関する要望も多くあった。

画像・映像については、「映像が不鮮明(夜間含む)」、「もっと広角映像」といった指摘が多かった。機能については、「データ収集と管理を簡単に」、「デジタコとドラレコの一体化」など、使い方・利便性の改善に対する要望があげられている。

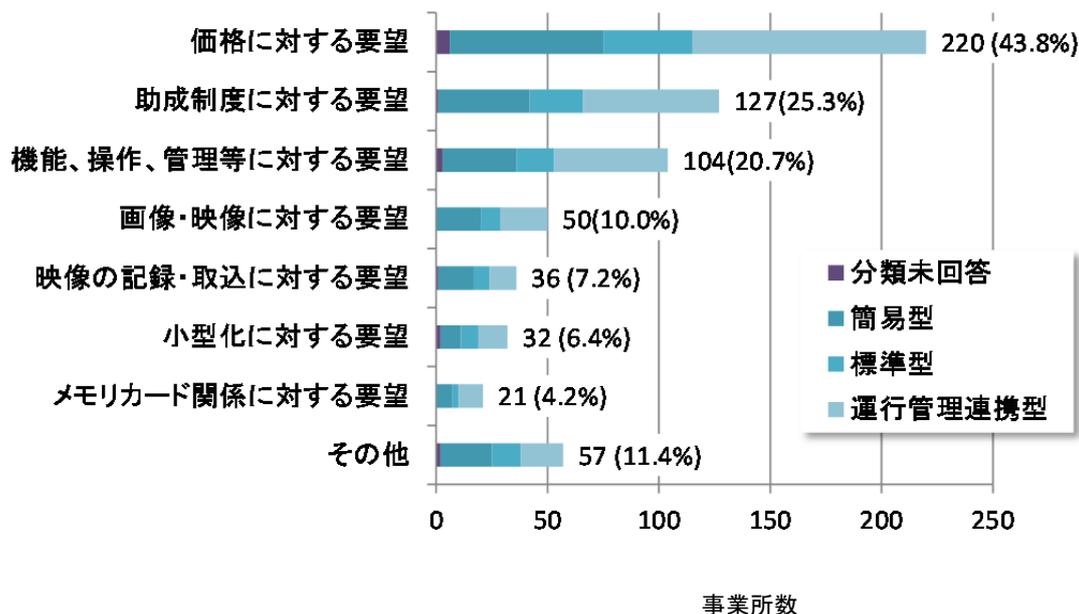


図 2 6 要望等 (自由記述をまとめ) (n=502 複数回答あり)

図27は、自由記述による要望をドライブレコーダ分類別に割合で示したものである。「価格に対する要望」がすべての分類で最も多く、次いで「助成制度に対する要望」、「画像・映像に対する要望」となっている。

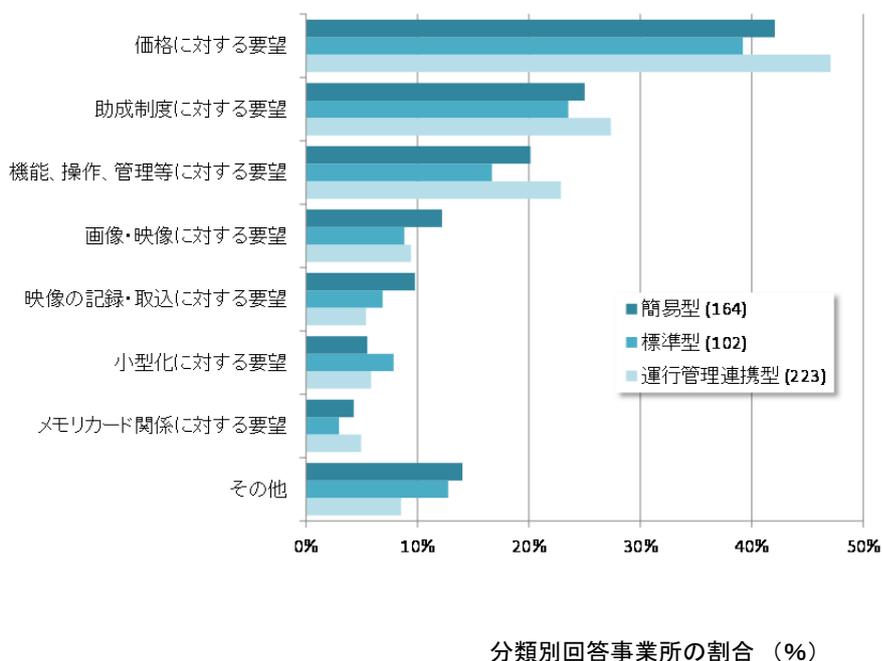


図27 ドライブレコーダの分類別要望等の割合 (n=502)

ドライブレコーダの助成制度への要望、ドライブレコーダへの改善要望等についてあげられた自由記述から、主な指摘事項を列挙する。1. 価格に関する要望、2. 機能・性能・信頼性に関する要望、3. 使い方・利便性に関する要望 については、要望を上げた事業所のドライブレコーダ分類別に列挙した。

1. 価格に関する要望

(簡易型)

- もっと低価格。機能はシンプルでよいので壊れにくいもの。
- SDカードを使用するものではなく、遠隔で見れるものが良いが高額のため導入しなかった。もっと安価なもので機能性能が良い物を求める。
- ランニングコストのかからない、高機能な機器

(標準型)

- カメラ台数を増やし、周囲状況把握を行いたいが、機器価格が高く導入が難しい。
- シンプルで良いので低価格で小さなものがあればと思う。
- もっと低価格な機器。取付け業者が限定されるため、取付費用が高い。

(運行管理連携型)

- 前方、後方、左右のカメラがセットで低価格な機器。助成金の拡大
- 画像の質が悪い。もっとグレードの上の機器にすれば良いのですが当然価格も高くなる。
- ドラレコ・デジタコの一体型でもっと低価格な機器がほしい。
- 低価格・フォーマットをしなくて良い物、ディスプレイのある物(撮れているか不明で不安)
- 購入価格+取付料金だと思っている以上に高かった。もう少し、手頃な値段にしてほしい。
- ネットワーク型ドライブレコーダを安価に導入したい。

2. 助成制度に対する要望

(簡易型)

- 助成申請の書類が多く記入項目が多いので簡素化して欲しい。ネットで動画の確認が出来ればと思う。車両のセキュリティになる様な機器が有ればと思う。
- 機器入れ替え時も助成してほしい。
- 機種を指定しないで欲しい。
- 現金&リースにかかわらず助成対象としてほしい。
- 車載器一台あたりの助成金を、デジタルタコグラフとドライブレコーダとで区別してはどうか。(例：デジタコ…取得価格の1/2(上限5万円)、ドラレコ…取得価格の1/2(上限1万円))
- 消耗品なので助成金額を上げてほしい。箱車の庫内用も導入したい。経費が掛りすぎるので、全車両は付ける事がむずかしい。

(標準型)

- 助成率を上げて頂き、自車の問題だけでなく、他に役立てたい。例えば、他車の事故記録や防犯。ドラレコを多く付ける事で犯罪が出来ない環境作り、安全な日本をトラック会社から作る。
- 新車購入時に取付けているので、タイミングが悪いと助成金が無い可能性がある。
- 新車導入の折、会社の保有台数でクリア出来ず、助成を受けられなかった点でこの点を少し許容範囲を広げていただきたい。又同時にドライブレコーダの装着も会社保有の未装着車輛に展開できる様、本年度も助成申請を計画中。高額商品でもあり助成の有無が大きなウエイトです。
- 地方トラック協会の助成が少ない。

(運行管理連携型)

- メーカーのSDカードが高価な為、もう少し市販品に近い価格にして欲しい。
- クラウドの製品を低価格で導入できるように助成金の金額を上げてほしい。

- 機器の価格及び取付費用が高い。ドライブレコーダなどの需要が多い機器の予算枠を増やして欲しい。
- 今後、車内や後方も導入を考えていますが、もう少し価格が安くなる事や助成制度の情報があれば教えていただきたいと思えます。
- デジタコと一体となったものなど後から優れた機械が発売されている。当社のように早くから導入していると使い勝手の良くない機器(旧式)を使用続けるしかないので、買替えの助成制度が欲しい。
- 1事業者 50 台までの制限解除
- 現在、車載器が5万円以上、その他SDカード等別料金が発生。その他、パソコンも入替えている為、設備投資した費用の助成を検討して頂きたい。

3. 画像・映像に対する要望

(簡易型)

- 画質を良くすると記録時間が短くなる機種が多い。SDカードにお金がかかりすぎる。
- 少ない振動で画像を撮りすぎる。画像保存の設定が分かりづらい。
- 映像が鮮明で、長時間(24時間位)記録出来るもの。
- 大型トラックの車幅全体が写るようなワイドカメラがあるといい。
- 夜間の映像が暗い。

(標準型)

- 低価格で夜間鮮明な映像が欲しい。
- 夜間、雨の日等映像がもう少し鮮明になってほしい。
- 外部取付用赤外線カメラ。ズームアップ機能
- トリガ映像の時間をもう少し長く
- もっと広角撮影してほしい。

(運行管理連携型)

- 夜間の画像がほとんど認識できない。
- 画像の質が悪い。もっとグレードの上の機器にすれば良いのですが、当然価格も高くなる。
- 逆光の映像がとれない。トンネルの出口付近、交差点、一旦停止の個所などを認識して重点的に撮れる機能が欲しい。
- 映像を、よりクリアで鮮明にして欲しい。
- カメラの視野角度をもう少し広げてほしい。
- 室内での運転者の状況が部分的ではなく全体的に映ればよい。

4. メモリカード関係に対する要望

(簡易型)

- SDカードを使用するものではなく、遠隔で見れるものが良いが高額のため導入しなかった。もっと安価なもので機能性能が良い物を求める。
- もっと低価格で録画容量の多いもの。またカード入替ではなく、通信(web)で確認出来るもの。
- 画質を良くすると記録時間が短くなる機種が多い。SDカードにお金がかかりすぎる。
- マイクロSDは機器には小さくて良いのだろうが、活用するために出し入れするには小さすぎて扱い難い。逆に外付けのメモリはもう少し大きめで出し入れし易いもののほうが毎日活用するには向いていると思う。あまりに小さく入れずらいので毎日活用するのが億劫になる。

(標準型)

- メモリカードの容量の多いものを最初から装備してほしい。
- メモリカードでのデータ管理を使いやすくしてほしい。
- メモリカードの容量の少なさ、長時間録画出来るようにしてほしい。

(運行管理連携型)

- SDカードはすぐにだめになる。別の記憶媒体を使う安価な機器があればと思います。
- もっと低価格に。SDカードの価格も安くなればありがたい。
- メモリカードを読み取らなくとも、データ(画像)が取得できるとよい。現在は、日報を確認し、気づいた点があると車両からデータを取りだし確認するが、読み込みに時間がかかる。
- もっと低価格でもっと小型化でハードディスク内蔵型が良いと思う。
- メモリカードが破損しやすい。衝撃等の前後しか映像が保存されていないので運行中の全映像が欲しい。

5. 映像の記録・取込に対する要望

(簡易型)

- 低価格でSDカード等使わず自動でデータをパソコンへ転送できる機器
- 常時録画と衝撃感知時録画のパーティション割合、衝撃感知の感度をXYZ軸ごとに設定したい。音声案内などの仕様が乗用車向けの内容なので業務用のものを作るか、設定で選べるようにしてほしい。
- カード回収が簡単にできるようにしてほしい。
- 衝撃が弱い場合でも映像が確実に記録出来ると良い。
- メーカーや機種が違っても読取り端末機が1台で処理できればよい。

(標準型)

- CFカードで運用しているが無線LANでのデータ転送できればよい。
- 映像ファイルの書き出し(他のパソコンへ)が出来るようにしてほしい。
- ドライブレコーダからリアルタイムで会社のパソコンに画像と音声が入るような機能があればなお良いと思う。
- 路面のショック等でレコーダが作動しないようにしてほしい。

(運行管理連携型)

- 映像や音声の記録に限られる。データ容量をもっと大きくしてほしい。エンジンOFF時、無人車両の場合でも映像記録をしてほしい。
- メモリカードを読み取らなくとも、データ(画像)が取得できるとよい。現在は、日報を確認し、気づいた点があると車両からデータを取りだし確認するが、読み込みに時間がかかる。
- 安全運転指導に映像データが活用しやすいように、読込に時間がかかるなどのストレスが減る改善をしてほしい。
- 映像データ確認の際の操作に時間がかかる為もっと簡単にしてほしい。
- 常時録画の長時間化
- 端末機を仲介しなくても通信回線等で、データ(運行データ、画像等)が直接事務所の親パソコンに送られてくるようになれば良い。

6. 小型化に対する要望

(簡易型)

- 小さな機器はもちろんデータの時間が長いほうがよい。必要時にはデータが写っていないので。
- 小さな機器で広範囲撮影できる物にしてもらいたい。
- ドライブレコーダ・デジタコ・バックカメラも一体化にならないか。
- バックモニター一体型など省スペース化してほしい。前方の視界のさまたげになり、装着そのものが事故要因となりかねない。

(標準型)

- 低価格な機器で小さな機器
- もっとカメラが小さければ
- 小型機器で高性能

(運行管理連携型)

- 単機能ではなく、一体型で低価格のものと良い。
- ドラレコ・デジタコの一体型でもっと低価格な機器がほしい。
- もっと低価格で、もっと小型化でハードディスク内蔵型が良いと思う。
- バックカメラのモニターとの一体化で省スペース化を図る。

7. 機能、操作、管理等に対する要望

(簡易型)

- 活用方法によって、非常に大きな効果を得られる機器であり、具体的な活用についての説明会や勉強会の開催を要望します。機器の取り付けは、自分達を守ることにつながるといことが今一つ伝播していないように思います。
- 仕様において、新しいビューワソフトと古いソフトの互換性がない。
- 低価格はもちろんですが、管理者、乗務員が使いやすいドラレコを検討してほしい。
- ドラレコのカメラを活用し、リアルタイムに事務所側が指定車両の映像を確認出来るようになったら、道路状況等の情報を把握出来る。
- リアルタイムで手元に情報が届けば活用しやすいと思う。

(標準型)

- 今現在ほとんどの車両に取り付けていますが、今度購入する時はモデルチェンジしているため新しくソフトを購入し直さないといけない。モデルチェンジしても対応できるようにしてほしい。
- 事務所からリアルタイムで見れるといい。
- 誰でも簡単に操作できるようになってほしい。
- ドラレコ本体とメモ리카ードの耐久性の向上。ヒヤリハットを効率よく見つけられる機能の向上
- 配車データ→運行データ→集計データと連携が出来る様にして欲しい(システム全体として)。

(運行管理連携型)

- 映像を見るだけだと簡単な操作で行えるが、その他の操作(数値の設定、データの外部保存など)が複雑すぎるので困る事があります。
- 現在はメモ리카ードにて確認を行っているができればインターネット上で確認できるようになってもう少し低価格な機器を望む。
- 解析ソフトについて、ユーザー毎に必要な機能が異なるため、カスタマイズの容易なソフトの開発をお願いしたい。
- 全車両の画像を毎日確認するのが大変。画像を見るまではどのようなヒヤリハットが発生しているかわからない。重大なヒヤリハットが発生した時にどの車両なのか事前にインターネットなどで分かる確認しやすい。
- デジタコ連動型があるなら、後付けでもデジタコへ連動させるようにしてほしい。
- 特別な操作をしなくとも、ヒヤリハットの映像が保存される機能。
- ドライブレコーダについては、記録された映像のほとんどが路面のこぼこ段差によるもので必要なデータ収集の手間がかかる。ブレーキと連動なども検討いただければと思います。
- ドライブレコーダは1つで動態管理(リアルタイム)出来るようになれば大変価値がある。

8. その他

(簡易型)

- 車両の使用年数(約 10 年)に対して、ドライブレコーダの耐久性に心配がある。乗用車と比較して、使用時間や振動なども大きく、初期に装着した機器に一部不具合も発生している。その際、以前に比べて助成金も少なく負担が大きくなる。
- フロントガラスに張付けなくても良い物。熱に強い物
- キャビン内に付属機器が多くなりすぎる。
- 本体の取付位置、ガラス面だけでなく、キャビンの中、中央ぐらいいに取付出来る様なステーやアダプタがあれば、又は外向きカメラの後面に逆向きカメラをつける等の商品があれば。

(標準型)

- 色々な安全の為の活用機器に対して、助成制度をもっと早めに提供して欲しい。今までもデジタコやバックアイカメラ等、当社で必要だと判断し、購入活用後に助成制度が発表されます。安全の為に早くから取り組んだ事に失敗感を持った事もありました。
- 4 t 車がカメラを取り付けるとミラー確認が邪魔になる車両がある。
- GPS の関係上、ガラスに張付けるタイプですが視認性(視界)の問題が若干ですが感じられる。出来ればダッシュボード側とか、ミラー部に付けられるようにして欲しい。
- 新規開発できれば、デジタコ、ドラレコ、バックカメラの一体型が良い。

(運行管理連携型)

- 大型車に特化したドライブレコーダの開発 (エアサス、板バネの独特の揺れに強いもの)。
- 国交省のメールマガジンでは、最近関東地区で左折時の事故が多発していると聞きます。左側に死角の多いトラック用に死角をカバーできるドラレコについて販売店と相談しています。
- サンバイザーを使用する際にドライブレコーダに当たる為、ドライブレコーダの角度が変わり、イベント回数が増えるので固定箇所、固定方法を考慮してほしい。
- 法的遵守から一体型機種において、連続運転(4 時間以内)、休憩時間(30 分以上)等の表示、音声等の更なる機能向上を期待する。
- 本体がバージョンアップできるようになり代替の頻度を下げて欲しい。例えば、1 カメラ式を、カメラを追加して 2 カメラ式に変更できるなど(本体はそのまま)。

3. まとめ

平成 26 年度の「ドライブレコーダ機器導入促進助成事業」を活用したトラック協会会員事業者に対して、ドライブレコーダの使用実態等について調査するため、各都道府県トラック協会経由で会員事業所にアンケート用紙を配布し、1, 4 1 4 事業所から回答を得た。その結果、ドライブレコーダの導入による効果及び課題について以下のことがわかった。

(1) 導入状況：

回答のあった事業所の保有車両に対するドライブレコーダの装着率は 74.4%であった。

ドライブレコーダの導入は、平成 18 年以前から徐々に始まっているが、回答した事業所の半数が、平成 25 年度及び 26 年度に初めて導入した事業所である。

回答のあった事業所のうち、デジタルタコグラフを全車あるいは一部に導入しているとした事業所は 74.0%であり、デジタルタコグラフを併用する事業所が多く、導入したドライブレコーダの型式については、運行管理連携型が最も多く 42.4%、次いで簡易型 34.9%、標準型 22.6%となり、スマートフォン活用型についての回答は無かった。

(2) 導入理由・目的：

ドライブレコーダを導入した目的・理由は、交通事故防止 (87.6%) 及び安全運転指導 (82.9%) を主な目的としており、次いで事故処理の効率化 (69.6%) および運転状況の監視・確認 (63.1%) を導入の理由としている事業所が多い。

(3) 活用状況：

ドライブレコーダの映像を使って「事故等が発生したときのみ映像を確認、指導している」と回答のあった事業所は全体の 59.8%である。しかし、「ほとんど活用していない」という回答の事業者も 24 事業所 (1.7%) あった。

(4) 導入効果：

ドライブレコーダの導入効果として、「安全運転の意識が高まった (危険運転減少)」と、回答した事業所が最も多く、回答は 989 事業所 (72.2%) であった。

安全運転については、「事故(第一当事者)が減った」という回答は 80 事業所 (5.8%) であり、事故件数は月あたり平均 1.31 件が 0.57 件に減少した。「運転者の安全意識の高揚がなされ」、「安全運転指導に活用できた」とする事業所は 841 事業所 (61.4%) で全体の約 2/3 となり、「安全運転指導に活用できた」という事業所の割合は高い。また、522 事業所 (38.1%) が「事故処理に役に立った」と回答した。

(5) 問題点など

現在使用中のドライブレコーダの製品等の問題点として、「導入価格が高い」43.9%が最も多数を占めた。次いで「無駄な映像が多い、時間がかかる」(36.4%)であった。

「データ読み込みに時間かかる」(19.2%)、「通信費、メモリカード等維持費が高い」(18.4%)とする事業所も多く、また、映像が不鮮明であると指摘する事業所が、179事業所(17.4%)あり、夜間の映像に対する指摘が最も多い。

現在使用中のドライブレコーダの使用上の問題点として、「データ管理業務負担増」567件(68.6%)が最も多く、製品に係る問題点で指摘された「無駄な映像が多い、映像処理に時間がかかる。」375件(36.4%)とあわせて、ドライブレコーダのデータ解析に対する問題点を指摘する意見が多い。

助成制度への要望、ドライブレコーダへの改善要望等については、自由記述の中から、「低価格化」「機器小型化」、「助成制度の継続、助成金額の増額」「助成手続きの簡素化」を求める意見が多い。

(6) 今後の課題（さらなる普及に向けて）

以上の結果より、今後の更なるドライブレコーダの普及に向けた課題として、以下の4項目が考えられる。

- ドライブレコーダの価格低減
- データ処理の容易化
- 業務負担の軽減方策の検討
- 未活用事業者における未活用理由の明確化と活用方策の検討

〔アンケート用紙〕

ドライブレコーダの導入効果等に関する調査票

公益社団法人全日本トラック協会

(公社)全日本トラック協会及び各都道府県トラック協会では、事故防止対策の一環として、ドライブレコーダの助成事業を実施しています。

また、この一環として、平成2年26度にこの制度を活用し、機器を導入された事業者の方々に対して、導入効果等について調査し、さらなる普及方策や助成制度の検討等に活用することとしています。

つきましては、本調査にご協力をいただきますようお願い申し上げます。

各質問項目の該当する箇所にチェック(✓)をつけ、必要事項を〔 〕にご記入ください。
調査票は、所属の都道府県トラック協会に FAX または電子メールにてお送りください。

記入日：平成____年____月____日

◆貴事業所の情報◆

- ①会社名 _____
- ②事業所・営業所名 _____
- ③回答者の所属及び氏名 _____
- ④電話番号 _____ - _____
- ⑤電子メールアドレス _____ @ _____ (任意)

本調査で得た情報は、機器の普及、助成制度の検討及び安全対策の推進のために活用します。また、回答結果を会社名等で個別に公表することはありませんが、統計処理して公表する場合があります。

◆調査内容に関するお問い合わせ先：公益社団法人全日本トラック協会
交通・環境部 (電話) 03-5323-7243

◆調査票の送付先：〇〇〇トラック協会
E-mail：
FAX：

◆導入したドライブレコーダについて◆

Q1. 現在ご使用のドライブレコーダの導入状況等について

■ ドライブレコーダ ■

貴事業所・営業所における車両保有台数およびドライブレコーダ導入状況

項目	車両総重量 8 t 以上	8 t 未満
車両保有台数		
うちドライブレコーダ装着台数		

初めてドライブレコーダ導入をした時期 [平成 年 月]

カメラの撮影方向 [前方・後方・左後方・右後方・車内・庫内・その他 ()]

今回（平成26年度）の導入について 該当するもの全てに○を付ける（バックアイカメラは除く）

[導入 () 新規 () 追加 () 代替]

[分類 () 簡易型 () 標準型 () 運行管理連携型 () スマートフォン活用型]

メーカー名 _____

製品名 _____ [型式 _____]

導入目的/理由（該当するもの全て選択）

- () 交通事故防止
- () 安全運転指導
- () 運転状況の監視・確認
- () 事故処理の効率化
- () 運転日報の作成等運行（安全）管理事務の効率化
- () 燃費改善（省エネ運転指導）
- () 荷主等からの要請
- () 会社のイメージアップ
- () 助成制度の機会活用
- () その他

[]

デジタコの導入状況

- () 全車に導入
- () 一部車両に導入
- () 未導入（ドライブレコーダのみ）

Q2. 今回導入したドライブレコーダの活用状況及び効果について

■ 活用状況（該当するもの全て選択） ■

- () ほぼ運行ごとに映像等を確認、指導
- () 定期的 [日・週・月毎] に映像等を確認、指導
- () 事故等が発生したときのみ映像を確認、指導
- () ヒヤリハット等問題のある映像を集め、指導あるいは講習会等を開催
- () 運転日報作成に活用
- () ほとんど活用していない [理由:]
- () その他

[]

■ **ドライブレコーダの導入効果（該当するもの全て選択）** ■

事故（第1当事者）が減った
導入前（月平均およそ） 件 ⇒ 導入後（月平均およそ） 件

- もともと事故はない
- 安全運転指導に活用できた
- 運転者の安全意識が高まった（危険運転減少）
- 事故処理に役立った
- 運転日報作成等事務が効率化した
- 燃費が改善した〔改善率 平均____.____%〕
- 会社のイメージアップが図れた
- その他効果（できるだけ具体的に）

[]

導入前と変わらない（効果なし） 考えられる理由

[]

Q3. 今回導入したドライブレコーダの問題点について

■ **映像取得の問題点について（該当するもの何れか一つ選択）** ■

- 事故やヒヤリハット時の映像がほぼ確実に撮れる
- 事故やヒヤリハット時の映像が時々撮れないことがある
- 事故やヒヤリハット時の映像がほとんど撮れない
- 事故やヒヤリハットがないので分からない

■ **その他、製品等の問題点（該当するもの全て選択）** ■

- 機能が多く、使い方が難しい
- 導入価格が高い
- 通信費、メモリカード等維持費が高い
- ドライブレコーダが場所をとる
- 映像が不鮮明〔信号、逆光、夜間、その他（ ）〕 ←該当するもの全てに○を付ける
- データ読み込みに時間かかる
- 無駄な映像が多く、必要な情報を見つけるのに時間がかかる
- 故障が多い〔具体的内容： _____ 〕
- その他（具体的に）

[]

■ **メーカー、販売店の対応について（該当するもの何れか一つ選択）** ■

- メーカー、販売店の対応には満足している、または、大きな不満はない
- メーカー、販売店の対応には不満を持っている（具体的に）

[]

■ 使用上での問題点（該当するもの全て選択） ■

- データ管理のための業務負担増
- 工場等への（カメラ付）車両の立ち入りが制限される
- 収集したヒヤリハット等の映像データの活用法がわからない
- ドラレコを用いた運転管理等について運転者の理解が得られない
- 車内の映像や音声も記録したいが運転者の理解が得られない
- その他（具体的に）

[]

Q4. 助成制度への要望、あるいはドライブレコーダの改善要望、今後開発が期待される機器や機能などについて、自由にご記入ください。

（例：もっと低価格な機器、小さな機器 など）

[]

◆機器を搭載している貴社の車両について◆

①運行形態（主な導入機器搭載車両を年間平均した場合のおおよその比率で結構です。）

- ・長距離輸送 _____ 割
- ・地場輸送 _____ 割

②乗務形態

- ・固定制（車両に対して担当運転者が決まっている） _____ 割
- ・交替制（ // 決まっていない） _____ 割

◆映像提供の可否

- ①事故・ヒヤリハット等の映像 保存している 保存していない
- ②事故・ヒヤリハット等の映像の提供* 可 不可

※全日本トラック協会では、事業所における運転者の危険予知訓練(KYT)に活用いただくために、ドライブレコーダの映像を収録した『WEB版ヒヤリハット集』を制作し、平成24年10月より、ホームページ上で公開しております。今後、より多くの皆様に活用いただけるよう、多種多様な状況におけるヒヤリハット事例を充実させる予定です。つきましては、ヒヤリハット映像の提供にご協力ください。
なお、ご提供いただいた映像は、当協会が選別し、会社名、個人等が特定されないよう編集した上で公開いたします。

ご協力ありがとうございました。

〔参考資料〕

貨物自動車用ドライブレコーダ選定ガイドライン対応表

項目	内容	ガイドラインの分類(参考)※				申請者が記入				
		簡易型	標準型	運行管理連携型	スマートフォン活用型	○を記入	対応状況を記入			
機能	年月日・時刻	事故・ヒヤリハット等発生年月日・時刻記録	年月日・時刻情報の正確な取得及び記録が可能であること。	○	○	○	○			
	事故・ヒヤリハット時の車両速度	パルス方式による計測	車速センサによって車両速度パルスを検出し記録できる方式とし、サンプリングは2データ以上/秒とする。記録時間は前方映像と同一とする。		○	○		△		
		GPS方式による計測	GPSによる車両速度の計測及び記録機能を有すること。記録時間は前方映像と同一とする。	○						
	事故ヒヤリハット位置情報	GPSによる記録	GPSによる測位及び記録機能を有すること。				○			
	加速度センサー情報	加速度センサーのトリガーレベルの調整	事故等発生時までの車両挙動及び状況を把握するための加速度センサーが取り付けられ、トリガーにより車両加速度が記録できること。加速度センサーは、トリガーレベルの調節が可能なこと。	○	○	○	○			
		加速度記録	計測、記録される加速度は、少なくともX軸及びY軸とし、計測時間及びサンプリングは前方映像と同一とする。	○	○	○	○			
		トリガー回数	トリガー回数が記録できること。	○	○	○	○			
	事故・ヒヤリハット時前方映像	トリガー記録型	前方映像の記録方式は、ドライブレコーダのトリガーにより記録(トリガー記録型)またはトリガー記録型と常時記録型との併用型とする。但し、常時記録される前方映像も他項目で規定する仕様を満足すること。	△	△	△				
		トリガー+常時記録型								
	トリガー前後の前方映像	トリガー前後の前方映像等の記録	トリガーの前後におけるヒヤリ・ハット、事故等の前方映像の記録が適切に行えること。	○	○	○				
		トリガーの前後におけるヒヤリ・ハット、事故等の前方映像を通信機器を介し、事務所等に適切に送信可能であること。					○			
	事故・ヒヤリハット時の前方映像の撮影能力	撮影画角	概ね水平90°以上、概ね垂直80°以上の画角において前方映像の撮影及び記録が可能であること。	○	○	○	○			
		前方映像の鮮明度	一般的な貨物自動車の運行において、信号の色の識別が可能なこと。	○	○	○	○			
フレームレート		10フレーム/秒以上のフレームレートが確保できること。	○	○	○	○				
電源	取得方法	前方映像の記録を確実にするため、車両運行時に確実にドライブレコーダの電源の確保が保証される構造とすること。	○	○	○	○				
活用機能	表示機能	画像等の印刷	安全教育資料として活用するため、記録された前方映像、収集情報等の出力が可能であること。	○	○	○	○			
		地図上イベント表示	事故・危険挙動、ヒヤリハット情報が地図上に表示可能であること。					○		
	運行管理機能	運転日報等の出力	運転者の乗務内容等を記録、出力する機能を持つこと。							
	デジタル式運行記録計との連携機能	国土交通大臣によるデジタル式運行記録計(第Ⅱ編)又は(第Ⅲ編)の型式指定を受けている機器へ前方映像記録を転送あるいは利用可能であり、そのソフト上で当該ドライブレコーダの前方映像を活用する機能を有すること。				△				
	分析機能	車両挙動分析による運転指導	方向指示器操作信号、ブレーキ操作信号あるいは車内音声記録等により車両運転指導への活用が可能であること。							
ヒヤリ・ハット等の原因分析による活用		解析ソフトなどを介して、記録媒体に記録されたデータから危険挙動運転等の原因を分析し、評価できること。				○	○			
メーカー等	サポート体制	ドライブレコーダを使用、活用するためのメーカー/販売会社のサポート体制の充実度	ドライブレコーダを製作又は販売するものは、使用者に対し取り付け、取り扱い及び活用等に関するサポートを行う体制があること。	○	○	○	○			
	耐久信頼性/品質	耐久試験、電圧試験結果等	ドライブレコーダを製作又は販売するものは、機器の不具合等に対する修理体制があること。	○	○	○	○			
	保証等	製品保証期間、部品保存等	自動車用として使用する環境で十分な耐久信頼性を有し、社内の品質基準において確認試験等が実施された機器であること。	○	○	○	○			

注)※:「ガイドラインの分類(参考)」の「△」に意味はいずれかに該当するという意味

平成26年度 ドライブレコーダの導入効果に関する調査 報告書

平成27年3月 第一刷 発行

発行 公益社団法人全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5

電話 03-3354-1009

制作 一般財団法人環境優良車普及機構

〒160-0004 東京都新宿区四谷2丁目14番8号 YPCビル

電話 03-3359-8461

本書の一部または全部を無断で複写、複製、転写することを禁じます。