

遠隔点呼(IT点呼)の実証実験状況と 制度化に向けた中間とりまとめについて

令和3年度 第2回「運行管理高度化検討会」

遠隔点呼(IT点呼)の対象拡大の検討スケジュール

遠隔点呼(IT点呼)の対象拡大

点呼に必要な運転者の情報の提供が可能な高度な点呼機器を使用することを条件に、他営業所の運転者に対する遠隔点呼(IT点呼)を認めることを検討。



(令和3年度前期)

高度な点呼機器を使用した遠隔点呼の実証調査を開始。

(令和3年度後期)

実証調査の結果から、機器性能等の要件を検討。

本日
(検討会#2)

検討 スケジュール

検討 スケジュール	令和2年度	令和3年度 (検討会#2)			
	3月	4～6月	7～9月	10～12月	1月～3月
検討会	検討会キックオフ 検討スケジュール 実証実験の内容 について議論	評価状況、中間とりまとめ案について議論 制度化に関する 中間とりまとめ 制度化案の 取りまとめ 必要に応じて、 制度化案を更新			
ワーキンググループ		遠隔点呼の機器・ 方法の検討	国交省による実験結果の評価 評価結果に基づく、機器性能等の検討		
事業者① (実証実験第1弾)	実証実験（第1弾） の開始を決定	遠隔点呼の試験的实施 事業者による実験結果の評価			
事業者② (実証実験第2弾)		第2弾の進め方 について議論	実証実験（第2弾） の開始を決定	遠隔点呼の試験的实施 事業者による実験結果の評価	

遠隔点呼(IT点呼)の実証実験について

概要

- 高度な点呼機器を使用した遠隔点呼を試験的に実施し、制度化に向けて機器要件等を検討。
- 業界団体からの推薦のもと、参加事業者は、高度な点呼機器を使用した遠隔点呼の方法を提案。
- 令和2年度検討会(R3.3.24)にて、遠隔点呼において想定される課題(P3、P4)、及び当該課題に対する事業者の取組内容が適当なものかを議論した上で、R3.4から実証実験(第1弾)開始。
- R3.10から実証実験の対象事業者を追加予定(第2弾)。

<第1弾(R3.4～)参加事業者>

事業者		業態	提案内容
1	JRバス関東	高速バス	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
2	広島電鉄	乗合バス	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
3	東都観光バス	観光バス	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
4	日本交通	タクシー	営業所⇔他営業所の遠隔点呼 ※点呼機器、運用の見直しのため、一時中断(R3.8～)
5	北九州第一交通	タクシー	営業所⇔他営業所の遠隔点呼
6	ボルテックスセイゲン	トラック	営業所⇔グループ企業の遠隔点呼
7	三菱電機ロジスティクス	トラック	営業所⇔グループ企業の遠隔点呼

遠隔点呼時において想定される課題について①

①点呼可能範囲に関する検討

一人の運行管理者が点呼できる運転者数等、点呼可能な範囲を定めるべきか検討が必要。

②運行管理者のなりすましの防止

馴染みのない運行管理者による点呼となるため、運行管理者のなりすましのおそれ。

③交替運転者に関する判断

交替運転者に関する判断の責任が、どの営業所に所在するか整理する必要がある。

⑦運転者のなりすましの防止

馴染みのない運転者への点呼となるため、運転者がなりすましに及ぶおそれ。

⑧健康状態の確認方法の検討

定量的に判断ができる健康状態の確実な確認方法について検討が必要。

⑨車両の整備管理の維持

整備管理者と連携しながら、車両の整備管理を維持する方法の検討が必要。

⑩運行管理者の遠隔地の運行経路に関する知識不足への対応

運行管理者の運行経路に関する知識不足により、運行管理者・運転者の伝達内容が形骸化するおそれ。

点呼前の準備

点呼を行う運行管理者の手配

運転者が乗務不可となった場合の代わりの運転者の用意

機器・システム・施設の準備

④カメラの適切な配置

運転者が、身体の測定箇所（口唇や手首等）や外傷箇所をカメラの撮影範囲外に隠すおそれ。

⑤実施可能場所に関する検討

（運行管理者）自宅等の営業所・車庫以外からの点呼を可能とすべきか検討が必要。
（運転者）日常点検が実施できない施設から点呼を受けるおそれ。

⑥機器・システムの故障時の対応

機器・システムの故障時や施設の破損時における対応方法の検討が必要。

始業時点呼

本人確認

携行品の確認

酒気帯びの確認

健康状態の確認

日常点検結果の確認

運転特性の注意

安全確保のための必要な指示

乗務可否の判断

点呼結果の記録・引継ぎ

⑪点呼に必要な情報の共有・確認

運行管理者が適切な判断を行うために、運転者の所属営業所で管理する以下の情報を共有し、これらの情報を確認した上で点呼を実施する必要がある。

（点呼に必要な情報）

- | | |
|------------|--------------|
| 1. 日常の健康状態 | 6. 運行に要する携行品 |
| 2. 労務時間 | 7. 運転者台帳の内容 |
| 3. 適性診断の結果 | 8. 過去の点呼記録 |
| 4. 指導監督の記録 | 9. 車両の整備状況 |
| 5. 過去の事故歴 | |

⑫乗務不可の場合の運行停止措置

運行管理者が乗務不可と判断した場合でも運転者が強行して運行開始するおそれ。

⑬確実な記録・引継ぎ方法の検討

確認した運転者・車両・運行経路の状況、指示した内容等について、確実に記録され、関係者に伝達する方法の検討が必要。

遠隔点呼時において想定される課題について②

⑭ 運行中の動態管理・事故対応

運行中の動態管理、事故対応の責任がどの営業所に所在するか検討が必要。

運行中

運転者のなりすましの防止【⑦再掲】

馴染みのない運転者への点呼となるため、運転者がなりすましに及ぶおそれ。

終業時点呼

本人確認

酒気帯びの確認

携行品の回収

道路状況報告

苦情等確認

異常の有無の確認

勤務の確認

点呼結果の記録・引継ぎ

⑮ 車両の持ち帰りの防止

携行品である車両の鍵が確実に回収されなければ、運転者が車両を持ち帰るおそれ。

運行管理者の遠隔地の運行経路に関する知識不足への対応【⑩再掲】

運行管理者の運行経路に関する知識不足により、運行管理者・運転者の伝達内容が形骸化するおそれ。

確実な記録・引継ぎ方法の検討【⑬再掲】

確認した運転者・車両・運行経路の状況、指示の内容等について、漏れなく記録し、関係者に伝達する方法の検討が必要。

⑯ 点呼結果の記録の改ざん防止

点呼項目における確認・指示が未実施または異常があったにもかかわらず、事後的にその記録を改ざんするおそれ。

点呼結果の記録の管理

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

【第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況】

評価1 点呼の確実性評価 (遠隔点呼時に、対面点呼と同等に適切に確認が行えているか)

⇒ 8月までの評価実施分について参考資料2をご参考

- 4月から実施中の参加事業者による自主評価項目、及び、遠隔点呼時において想定される課題(P3、P4)の中で検証できていない課題に対する追加評価項目を、全参加事業者にて実施。
- 予定調和的に不具合を用意するだけでなく、実運行中の想定外の事案についても報告。

評価2 ヒヤリハット評価 (遠隔点呼を行った結果、対面点呼と同等に運行中のリスクを抑えられているか)

⇒ 8月までの評価実施分について、本日報告

- 運行中のリスクをヒヤリハットの発生回数と捉え、運転者が所属する営業所の運行管理者が対面点呼を行ったときと、他営業所の運行管理者が遠隔点呼を行ったときで、ヒヤリハットの発生回数に差があるかを検証。
- 参加事業者の中で、ヒヤリハットを自動で検出する機器を車両に搭載していない者については、国交省で指定する機器(日立物流 SSCV)を装着し、当該機器で検出した結果を提出 [10月から評価開始予定]

評価3 ヒアリング調査 (事業者・運行管理者・運転者へのヒアリング)

⇒ 9月に実施したヒアリング結果について本日報告

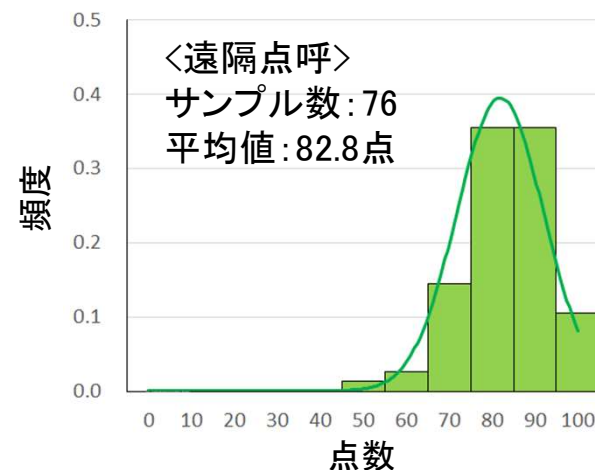
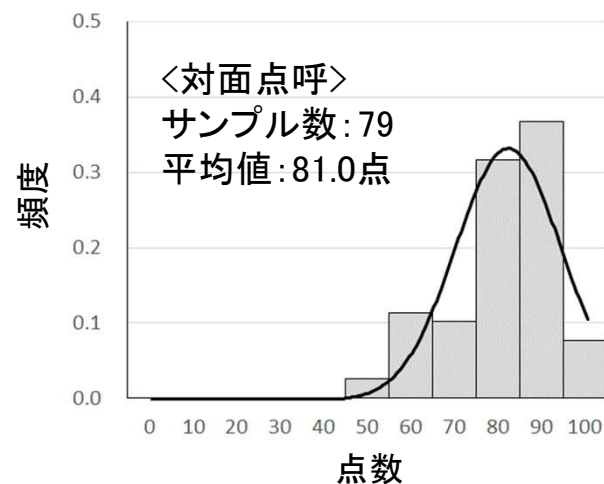
- 実証実験全体、また評価1の各評価を通して、現場で感じている課題や効果を調査するため、各事業者の実証実験の運営ご担当、運行管理者、運転者に対するヒアリングを実施。

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

【評価2 ヒヤリハット評価】

[三菱電機ロジスティクス]

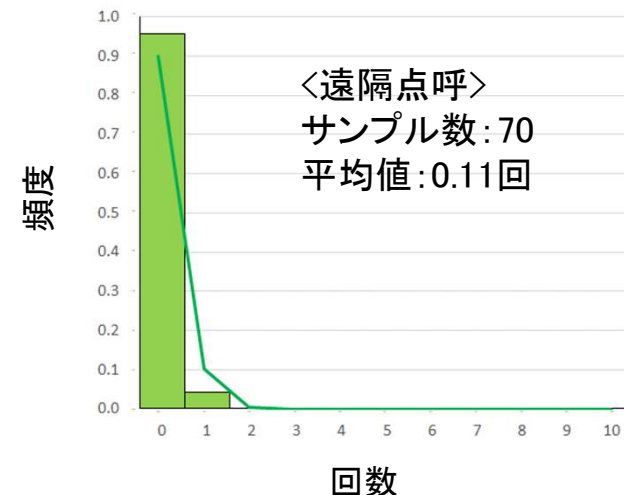
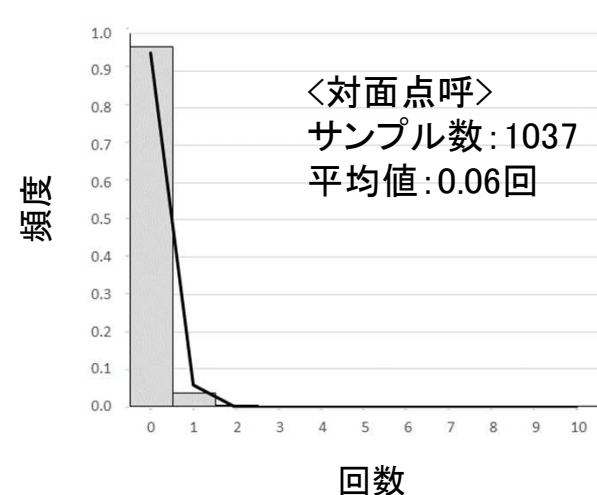
①ブレーキ操作 ②停止操作 ③ハンドル操作 ④右左折時の速度 ⑤スムーズ の5項目を総合評価して点数化(100点満点)



○ 正規分布を想定し、平均値の差の検定
検定統計量 $t = 1.02$ p 値(両側) $p = 1.98$
有意水準5%において、帰無仮説 H_0 を棄却できず、
平均値に差があるとは言えない。

[ボルテックスセイゲン]

デジタコにて、急制動として判断されたものをヒヤリハット回数として計数

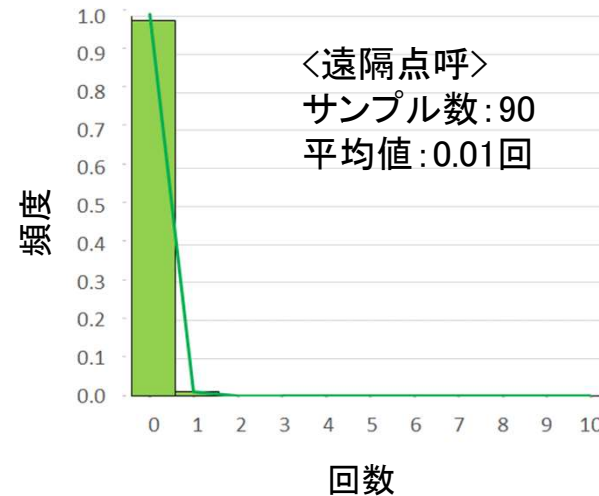
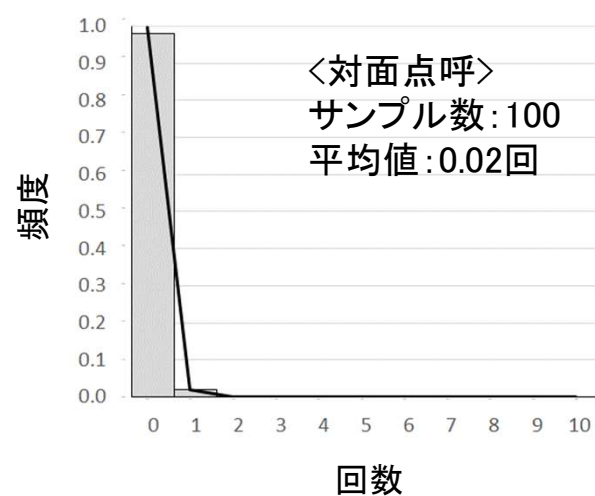


○ ポアソン分布を想定し、平均値の差の検定
検定統計量 $u = 0.20$ p 値(両側) $p = 1.96$
有意水準5%において、帰無仮説 H_0 を棄却できず、
平均値に差があるとは言えない。

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

[東都観光バス]

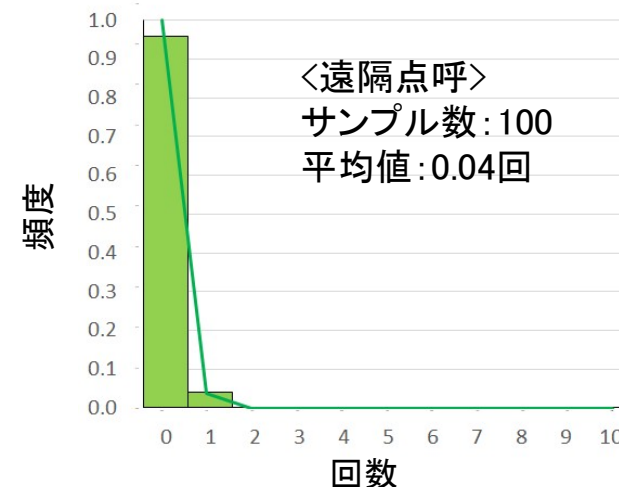
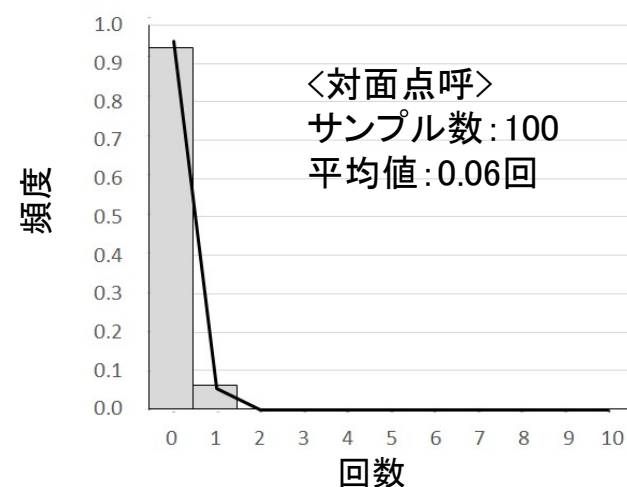
デジタコにて、急制動、急旋回として判断されたものをヒヤリハット回数として計数



○ ポアソン分布を想定し、平均値の差の検定
検定統計量 $u = 0.06$ p値(両側) $p = 1.97$
有意水準5%において、帰無仮説 H_0 を棄却できず、
平均値に差があるとは言えない。

[JRバス関東]

Gセンサーにて急制動、急発進、急ハンドルとして判断されたもの、運転者が記録用スイッチを押したものをヒヤリハット回数として計数

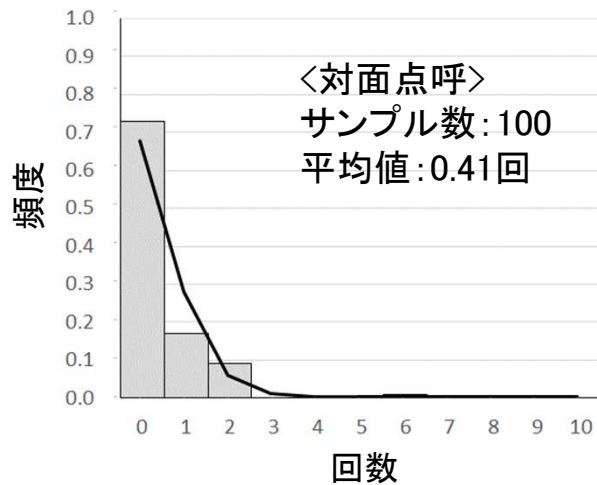


○ ポアソン分布を想定し、平均値の差の検定
検定統計量 $u = 0.08$ p値(両側) $p = 1.97$
有意水準5%において、帰無仮説 H_0 を棄却できず、
平均値に差があるとは言えない。

(1) 第1弾参加事業者(R3.4~)の評価状況

[日本交通]

ドラレコにて急制動として判断されたものをヒヤリハット回数として計数



○ ポアソン分布を想定し、平均値の差の検定

検定統計量 $u = 0.22$ p 値(両側) $p = 1.97$

有意水準5%において、帰無仮説 H_0 を棄却できず、

平均値に差があるとは言えない。

10月より、第一交通産業、広島電鉄にて国交省で指定する機器(日立物流 SSCV)を装着し、評価実施予定

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

【評価3 ヒアリング調査】

実証実験全体、また評価1の各評価を通して、現場で感じている課題や効果を調査するため、各事業者の実証実験の運営ご担当、運行管理者、運転者に対するヒアリングを実施。

課題① 点呼可能範囲に関する検討

Q1 実証実験の中で、集中するときには、1人の運行管理者が1時間あたり何人程度点呼をしているか

- ・ 5人程度(3社) 10人程度(2社) 15人程度(2社)

Q2 運転者に適切に指示を行うためには、運行区域について、どこまで把握しておく必要があるか

- ・ [路線バス] バス停位置、道路狭箇所、事故やトラブルが多い要注意箇所、接続する他の交通機関
- ・ [貸切バス] 運転者が所属する営業所の周辺の交通・地理状況、運行の全体像
- ・ [タクシー] 主要な道や交差点、ランドマーク
- ・ [トラック] 運行指示は運転者所属営業所の運行管理者が事前に実施のため、点呼者の把握は不要

課題② 運行管理者のなりすましの防止

Q3 (営業所を跨いだ)遠隔点呼実施時の、運行管理者のなりすましの可能性有無、理由

- ・ 運行管理者がなりすましをすることにメリットがなく、想定できない
- ・ 体制次第では、運行管理者数が少なく手が空いておらず、代理で別の者が点呼をする可能性がある
- ・ 仮になりすましが起きたとすると、別の営業所の運転者が気付くことは困難だと思われる

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

課題③ 交替運転者に関する判断

Q4 点呼の結果、乗務不可となった際の対処方法、対処者、記録方法

- ・ 遠隔点呼を執行する運行管理者から、運転者が所属する営業所の運行管理者に連絡し、後者が手配
- ・ 遠隔点呼を執行する運行管理者が判断・対応し、結果を運転者所属の営業所の運行管理者に連絡
- ・ 点呼記録簿には、乗務不可となった情報を残し、措置内容と、理由を記載する

課題④ カメラの適切な配置

Q5 運転者の全身を確認する必要性はあるか

- ・ 全身の挙動等、外傷がないかを把握するために必要
- ・ 身だしなみのチェックのため必要
- ・ 外傷を隠してまで運行をする運転者はいないため、必要性はない

Q6 対面点呼において、運転者の表情、声以外から判断していることはあるか

- ・ 立ち振る舞い、挙動、歩行の様子
- ・ におい(酒気帯びの検出のため)

課題⑤ 実施可能場所に関する検討

Q7 運行管理者が自宅等の営業所・車庫以外から点呼を行うとしたときの懸案事項

- ・ 点呼に必要な運転者に関する基礎データへのアクセス、個人情報管理ができるか
- ・ 運行管理者の勤務時間管理が複雑になる

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

課題⑥ 機器・システムの故障時の対応

Q8 「故障発生時」もしくは「故障かなと疑われるとき」の対処方法、対処者

- ・ アルコール検知器等、予備機がある場合には交換して使用する
- ・ 復旧目処が立たない場合には、運転者が所属する営業所の運行管理者が出勤し、対面点呼を実施

Q9 要望等

- ・ 機器トラブルの緊急時に限り、最低限必要な要件(アルコールチェック、免許証チェック)を満たした上で、遠隔点呼を執行予定であった運行管理者による電話点呼を許容してほしい
- ・ 運転者が所属する営業所の運行管理者による自宅からの電話点呼を許容してほしい

課題⑦ 運転者のなりすましの防止

Q10 (営業所を跨いだ)遠隔点呼実施時の、運転者のなりすましの可能性有無、理由

- ・ 運転者にとって、無理に運転をするデメリットの方が大きく、なりすましは考えにくい
- ・ 運転者が何らかの理由で点呼を受けることができない状態の場合、他の者によるなりすましはあり得る

【参考】

- ・ 職業柄、指の静脈認証が検知しにくい事業者があり、手のひらで認証するものを使用している者がある

課題⑧ 健康状態の確認方法の検討

Q11 (営業所を跨いだ)遠隔点呼において、疾病、疲労、睡眠不足について確認しにくいと感じること

- ・ 顔色の変化は気付きにくい面があるが、口調や動作の変化は対面と変わらず確認できる
- ・ 普段面識の無い者同士となるため、普段の状況が分からず、判断に困る

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

課題⑨ 車両の整備管理の維持

Q12 (営業所を跨いだ)遠隔点呼において、車両の整備状況について確認しにくいと感じること

- ・ 不具合があった際に、現車を見ることができず不具合内容を把握しにくい、予備車が分かりにくい、運転者からの申告で把握可能
- ・ 日常点検票を画面越しに確認するため、点検結果が見にくく、確認に時間がかかる

課題⑩ 運行管理者の遠隔地の運行経路に関する知識不足への対応

Q13 【乗務前】運行経路に関する知識、情報の不足により、運転者への指示がしにくいと感じること

- ・ [貸切バス] 通行止めや渋滞が発生した際の迂回ルートについての的確な指示が出せるか不安がある
- ・ [トラック] 直前の同経路の乗務後点呼時の申し送り事項を見るものの、土地勘がない配送先では、効果的な指示や助言がしにくい

Q14 【乗務後】運行経路に関する知識、情報の不足により、運転者からの報告を受ける際の懸念事項

- ・ [貸切バス] 経路に関し予備知識、情報がなければ、運転者からの報告を正確に把握するのは困難
- ・ [タクシー] 適切に報告を受付けるには、クレームが多い場所、ピックアップが多い場所の情報が必要。

課題⑪ 点呼に必要な情報の共有・確認

Q15 (営業所を跨いだ)遠隔点呼において、特に必要と思われる情報は何か

- ・ 健康状態、指導監督の記録、適正診断結果、車両整備状況、事故歴、苦情情報、その日の道路状況

Q16 実証実験において、共有を求めている情報について、必ずしも共有する必要がないと感じる項目

- ・ 過去の点呼記録、車両整備状況

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

課題⑫ 乗務不可の場合の運行停止措置

Q17 遠隔点呼にて、乗務不可と判断した場合の対処方法、対処者

- ・ 点呼を執行する運行管理者が、運転者が所属する営業所の運行管理者に連絡し、後者が交替運転者の手配など措置
- ・ 点呼を執行する運行管理者が、運転者が所属する営業所の所長へ電話連絡し、措置を仰ぐ

課題⑬ 確実な記録・引継ぎ方法の検討

Q18 対面点呼時と比べて、点呼結果の記録についての確実性はどうか

- ・ 電子データで保存されるため、記載漏れが減り、確実性が向上した

Q19 点呼結果の引継ぎタイミング・方法・範囲

- ・ 点呼結果は共有サーバー、Web上で管理されており、関係する営業所で常時確認可能
- ・ 緊急を要するものは即電話等で連絡

課題⑭ 運行中の動態管理・事故対応

Q20 運行中の指示、及び天災や運転者の体調不良、事故発生時等の体制

- ・ 運転者からの無線連絡は、遠隔点呼を執行する営業所、運転者所属の営業所に同時に入る
- ・ 運行中の指示、判断は、運転者が所属する営業所の運行管理者が行っている
- ・ 有事には、初動は親営業所(遠隔点呼を執行する側)で実施することがあり、運転者所属営業所に連絡

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

課題⑮ 車両の持ち帰りの防止

Q21 車両鍵の運用方法

- ・ [バス、トラック] カメラで車両鍵を保管場所に返却するのを確認。バスの持ち帰りは想定できない
- ・ [タクシー] 運転者が所属する営業所の職員と鍵の受け渡しを行っている

課題⑯ 点呼結果の記録の改ざん防止

Q22 点呼結果について事後的に修正が必要になるケースがあるか

- ・ 終業点呼時に、所定終業時刻からの超過勤務時間の入力誤りがあった場合
- ・ 点呼記録が手書きのため、点呼時刻を誤って記入してしまう場合
- ・ 入力ミスにより天気や車号を誤った場合
- ・ 後日発覚したクレーム、後日車内で見つかった忘れ物を記入する場合

グループ企業間での点呼執行に必要な要件の整理

Q23 他事業者に対して、運行の不可を判断することに懸念はないか

- ・ グループ会社の運転者であったが、運行管理者は臆することなく、的確に判断、指示を行うことができた

Q24 その他グループ企業間で点呼を行う上でやりづらいことはないか

- ・ 初対面の運転者と信頼関係が築けていないため、最初は部外者が強く指示を行うことは躊躇される
- ・ 県や地域を跨いだときに、文化の違いもあるので、段階を追ってやるべきかと考える

(1) 第1弾参加事業者(R3.4～)の評価状況

実証実験を通して、遠隔点呼導入による効果、課題、要望についてヒアリング

遠隔点呼導入の効果

- ・ 点呼を執行する拠点を絞れることで運行管理者等の負担が軽減され、人件費削減につながっている
- ・ 遠隔点呼になったからと言って、運転者1人あたりの点呼に必要な時間が減るわけではなく、具体的な負荷の低減は感じられない
- ・ 面識の少ない運行管理者との点呼により、運転者の点呼に臨む姿勢が良くなる
- ・ 点呼結果を電子データで管理することで、効率的かつ確実に保存できる
- ・ リアルタイム運行情報表示モニタを設置したことで、点呼の抜け漏れが無くなり、確実性に寄与

遠隔点呼実施にあたっての課題

- ・ モニタ越しでの確認ではどうしても不安が残る
- ・ 機器運用コスト

その他意見、要望等

- ・ 特に地方の運行管理者不足の営業所で早く実施できるようにしてほしい
- ・ 確実な仕組みで運用する必要があり、システムの要件等、早くルールを作してほしい
- ・ 協同組合組織(非運送事業者)を念頭に置いた共同点呼を認めてほしい
- ・ 運行管理者の業務の中で、勤務シフトの調整の負荷が特に高く、効率化を求める
- ・ 遠隔点呼がGマークが取得できない小規模事業者でも導入できるようになることは、運送業界の事故ゼロに寄与するものと考えている

(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

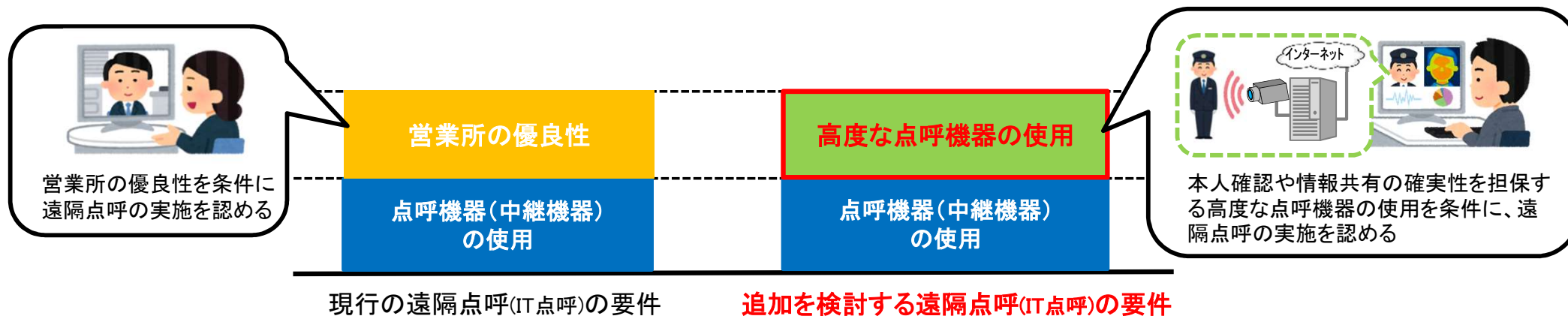
【遠隔点呼(IT点呼)の対象拡大の方向性】

現行の遠隔点呼(IT点呼)は、**中継機器**を介しても運転者の本人確認等が確実に行われること、他営業所の運転者に対する点呼であったとしても、**点呼時に必要な情報が営業所間で共有され、適切な点呼が行われること**等を担保する観点から、**法令遵守の意識が高い優良な営業所(行政処分・重大事故が無い、Gマークを保有している等)に限って**実施することが認められている。



昨今の技術の進化を考慮すると、今後、**高度な点呼機器**を使用することで点呼の確実性を担保することが可能になると考えられるところ、**高度な点呼機器の使用**を遠隔点呼(IT点呼)の実施要件に加える。

＜遠隔点呼(IT点呼)における確実性を担保するための要件＞

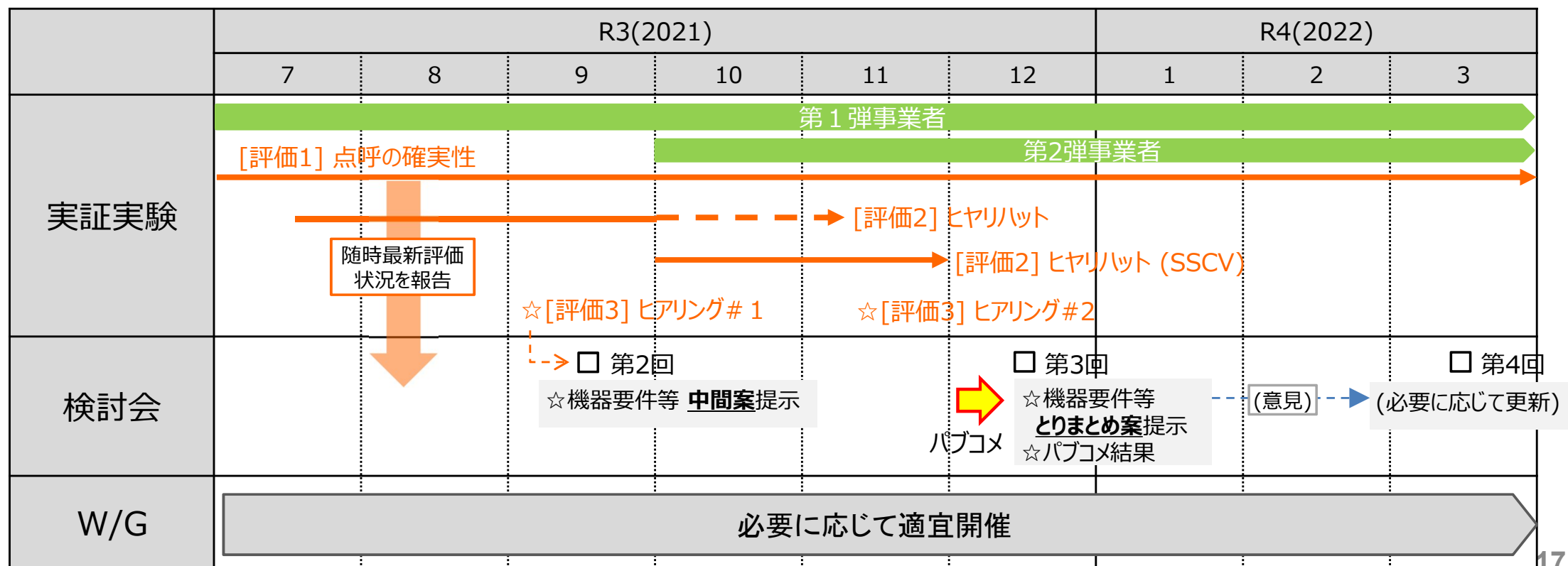


(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

制度化に向けた機器要件等のとりまとめ方針

- 遠隔点呼において想定される課題(P3、P4)に対し、点呼の確実性を担保するため、遠隔点呼に使用する機器・システムが満たすべき要件、施設・環境要件及び運営上の遵守事項等についてとりまとめる。
- 検討する要件は、営業所の優良性を代替し、輸送の安全に係わるものであることを念頭におき、まずは課題解決に必要な事項を幅広く取り入れてまとめることとする。
- とりまとめ後、実際に運用した状況を見て、必要に応じて更新を検討することとする。

【スケジュール】



(2) 遠隔点呼の制度化に向けた中間とりまとめ(案)について

本案を元に、引き続き実証実験を通して、委員の意見を頂きながら詳細を検討する

[遠隔点呼の確実性に関する基本的な考え方]

点呼は輸送の安全を担う運行管理の要であって、その確実性が損なわれるものであってはならない。
遠隔点呼は、カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して行われること、顔馴染みではない他営業所の運転者に対しても行われることを想定するが、従来の対面点呼と同等の確実性が担保されるものでなければならない。

これを踏まえ、自動車運送事業者が点呼の確実性を確保した上で遠隔点呼を実施するために、「遠隔点呼に使用する機器・システムが満たすべき要件」、「遠隔点呼を執行する場所が満たすべき施設・環境要件」、「運営上の遵守事項」を設定する。

[遠隔点呼に使用する機器・システムが満たすべき要件]

1. 遠隔点呼に関する基本要件

- | | |
|---|---|
| ① | カメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を随時確認できること |
| ② | 運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに運行管理者等が測定結果を直ちに確認できること |
| ③ | (P) カメラの解像度、モニタの解像度・サイズは〇〇〇を満たすこと |

(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

[遠隔点呼に使用する機器・システムが満たすべき要件]

2. なりすましの防止

- ① 事前に登録された運行管理者等以外の者が点呼を執行できないように認証機能を有すること。
なお、認証機能は、個人を確実に識別できる機能とし、静脈認証や虹彩認証等の生体認証を備えることが望ましい。
- ② 勤務割りに基づき事前に登録された運転者以外の者が点呼を受けられないように認証機能を有すること。
なお、認証機能は、個人を確実に識別できる機能とし、静脈認証や虹彩認証等の生体認証を備えることが望ましい。

3. 運行管理者等が確認できる情報

- ① 下記の点呼に必要な情報について、営業所間で共有し、点呼時に運行管理者等が確認できること
(点呼に必要な情報)
1. 日常の健康状態 2. 労務時間 3. 適性診断の結果 4. 指導監督の記録 5. 過去の事故歴 6. 運行に要する携行品
7. 運転者台帳の内容 8. 過去の点呼記録 9. 車両の整備状況
- ② 運行管理者等が、運転者の顔及び全身を随時確認できること
- ③ 運行管理者等が、運転者の疾病、疲労、睡眠不足等の状況を、平常時と比較して確認ができること
※平常時をどれだけの期間のものとするか、何を確認するべきかは別途検討が必要
- ④ 運行管理者等が、運行に使用する車両の整備情報を確認できること
- ⑤ 運行経路を計画した者が入力した運転者に伝達すべき事項を、点呼時に運行管理者等が確認できること
- ⑥ 運行管理者等が、運転者が携行品を返却したことを確認できること

(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

[遠隔点呼に使用する機器・システムが満たすべき要件]

4. 点呼結果の記録

- | | |
|---|--|
| ① | 点呼を受けた運転者ごとに、次に掲げる点呼結果を電磁的方法により記録し営業所間で共有できること、かつその記録を1年間保持できること |
| | (1) 点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容 |
| | (2) 点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名 |
| | (3) 点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示 |
| | (4) 点呼の日時 |
| | (5) 点呼の方法 |
| | (6) 運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果 |
| | (7) 運行管理者等が乗務不可と判断した際、乗務不可と判断した理由及び代替の措置内容 |
| | (8) 点呼時に当該機器が自動で特定した機器の設置位置 |
| | (9) 当該機器の故障が発生した際、故障発生日、時刻、故障内容 |
| | (10) その他必要な事項 |
| ② | 電磁的方法にて記録された点呼結果の修正ができないこと、又は修正をした場合であっても修正前の情報が点呼結果に残り消去できないこと |

※記録、保存されるデータフォーマットの要件は別途検討が必要

(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

[施設・環境要件]

施設・環境要件

- | | |
|---|--|
| ① | カメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を確認できるように環境照度が確保されていること |
| ② | 運行管理者等が、運転者の顔及び全身を確認できるようにカメラが適切に設置されていること |
| ③ | 使用する電気通信技術が原則として途絶しないように、必要な通信環境を備えていること |
| ④ | 運行管理者等と運転者の対話が妨げられることのないように、必要な通話品質が確保され、周辺の雑音が抑えられていること |
| ⑤ | 運転者が点呼を受ける施設については、車両の日常点検を実施できる場所、設備を備えていること |

(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

[運営上の遵守事項]

1. 遠隔点呼実施に係る報告

- ① (P) 遠隔点呼を実施しようとする事業者は、遠隔点呼実施営業所を管轄する運輸支局長、運輸監理部長又は陸運事務所長（以下「運輸支局長等」という。）に、遠隔点呼実施予定日の原則〇日前までに必要事項を記載した報告書を提出すること
- ② 提出した報告書の記載内容を変更しようとする事業者は、変更の実施に先立ち、当該営業所を管轄する運輸支局長等に報告書を提出すること
- ③ 遠隔点呼の実施を終了しようとする事業者は、遅延なく、当該営業所を管轄する運輸支局長等に報告書を提出すること

2. 運行管理者等に関する制限

- ① (P) 1人の運行管理者等が遠隔点呼を実施する運転者数は〇〇〇を上限とすること
※1人の運行管理者が複数人の運転者を同時並行で点呼を行うことは想定しない
- ② 遠隔点呼を執行する運行管理者等は、点呼を行う運行区域についての土地勘を有すること

3. 運行管理者に係る遵守事項

- ① 運行管理者等は、運行中の車両位置の把握に努めること。車両位置の把握手段の例としては、GPS等による車両位置管理システムの導入、活用等を想定している。

(2) 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめについて

[運営上の遵守事項]

4. 実施時間に関する制限

- ① (P) 遠隔点呼の実施は、1営業日のうち連続する16時間以内とすること
※現行の貨物の営業所間におけるIT点呼と同要件は必要か要検討

5. 非定常時の対応

- ① 運行管理者等が乗務不可と判断した際、直ちに運転者が所属する営業所の運行管理者等に連絡し、当該運行管理者等が交替運転者を手配する等の代替措置を講ずること
- ② 当該機器の故障等で遠隔点呼の実施が困難になった場合は、運行を中止、あるいは、運転者が所属する営業所の運行管理者等による対面点呼の実施をもって運行を開始すること

6. 情報共有に係る事項

- ① 事業者間での点呼に必要な情報の共有にあたり、必要な契約が締結されていること
- ② 運転者、運行管理者等の認証機能に必要な指紋等の生体情報、運転者の健康状態確認のために必要な生体情報等、個人情報扱う場合には、事業者と対象者間で必要な契約が締結されていること

論点① 制度化に向けた機器要件等の中間とりまとめ案について

事業者・運行管理者・運転者に対するヒアリング調査等を踏まえ、制度化に向けた中間とりまとめ案(機器・システムが満たすべき要件、施設・環境要件、運営上の遵守事項)は適当か。