資料5

運行管理業務の一元化について

令和4年度第2回「運行管理高度化検討会」



運行管理業務の一元化のシナリオ

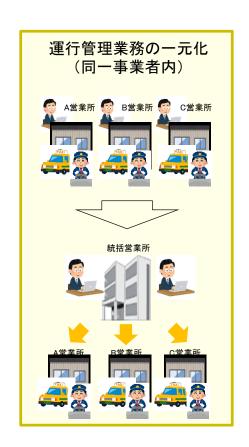
概要

- 高度な機器を使用し、運行中の他営業所の運転者・車両に対する運行指示を試験的に実施し、 制度化に向けて機器要件や営業所・運行管理者が満たすべき要件等を検討。
- 運行時以外の運行管理者業務の集約を図ることで、運行管理業務の一元化が可能となるよう、 制度化に向けて営業所・運行管理者が満たすべき要件等を検討。

現行の運行管理

【点呼】 運行管理者が同じ営業所等に 所属する運転者に対し、乗務 前後に原則対面で点呼を実施 【運行指示、労務管理等】 運行管理者が同じ営業所に 所属する運転者に対し、運行 指示等を実施





運行管理業務の一元化検討スケジュール

(令和4年度後期)

- ●実証実験の結果から、運行指示一元化の制度化に向けた機器・性能要件、運用上の遵守事項を検討。
- ●運行時以外の運行管理業務の一元化についても検 討を開始。

(令和5年度前期)

運行管理業務の一元化の制度化案中間とりまとめ。

(令和5年度後期)

運行管理業務の一元化の制度化案最終とりまとめ。

本日 (検討会#2)

検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	令和4	4年度	令和5年度		
スケジュール	10月~12月	1月~3月	4月~6月	7月~9月	
検討会	実証実験状況 報告 →	制度化案 取りまとめ# 1 →★	制度化案 中間取りまとめ、	制度化案 取りまとめ ・★	
運行管理業務一		国交省による実	ミ験結果の評価		
一 元化制度化検討	評価約	- 吉果に基づく、機器・性能要	要件、運用上の遵守事項の 	の検討	
運行指示者の一 元化実証実験	実証実験追加 ★ # 1	実証実験追加 # 2 運行管理 第	美務一元化実証実験		
	事	業者による実験結果の評値	価		
運行時以外の運					
行管理一元化 検討	項目•課題整理	事業者による実	験結果の評価		

運行指示者の一元化の実証実験について

概要

- 令和3年度第2回検討会(令和3年9月開催)にて、運行指示者の一元化において想定される課題、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、令和3年10月から実証実験を開始。
- 令和4年6月より、運行管理者の高齢化が進む地方山間部における営業所を対象とした事案等 を追加。

<実証実験内容(R3.10~)>

	事業者	運行形態	内容
1	JRバス関東	高速バス (東京・新宿 ⇔ 館山(千葉))	東京営業所、館山営業所が運営する東京・新宿⇔館山間の高速路 線バスについて、館山営業所の運行管理者が一元的に指示を行う。
2	岩手県北自動車 (みちのりグループ)	高速バス (岩手 ⇔ 東京)	岩手県内の複数営業所が運営する岩手⇔東京間の高速路線バス について、統括する営業所の運行管理者が一元的に指示を行う。
3	広島電鉄	乗合バス (広島市内)	広島市内の複数営業所が運営する路線バスについて、統括する営 業所の運行管理者が一元的に指示を行う。

運行指示者の一元化の実証実験について

<実証実験内容(R4.6~)>

	事業者	運行形態	提案内容
1	岩手県北バス (みちのりグループ)	乗合・貸切バス	岩手県内の複数営業所が運営する高速路線バス及び、乗合・貸切バスについて、統括する営業所の運行管理者が一元的に指示を行う。 ※追加に伴い、八戸営業所、宮古営業所の高速路線バスを対象から外す
2	会津バス (みちのりグループ)	乗合・貸切バス	福島県南会津町内にある山口営業所の乗合・貸切バスについて、同町内の田島営業所の運行管理者が一元的に指示を行う。 運行管理者の高齢化が進む地方山間部の営業所を対象とした事案。

<実証実験追加案(時期:準備出来次第)>

	事業者	運行形態	提案内容
1	JRバス関東	高速バス (東京⇔日立) (東京⇔ 成田空港) (バスタ新宿⇔ 草津温泉)	土浦支店、いわき支店が運営する東京⇔日立間の高速路線バスに対し、土浦支店が一元的に指示を行う。 東京支店、いわき支店が運営する東京⇔成田空港間の高速路線バスに対し、東京支店が一元的に指示を行う。 長野原支店、佐野支店、小諸支店が運営するバスタ新宿⇔草津温泉間の高速路線バスに対し、長野原支店が一元的に指示を行う。



運行の流れと各段階で想定される課題について

①対象とする運行形態の検討

⑤運転者からの適切な申し出

馴染みのない運行管理者に対し、体調不 良の際に報告しにくい環境になる恐れ。

⑥指示に必要な情報の共有・確認

運転者の所属営業所で管理する以下

の情報を共有し、これらを確認した上で

7.運転者台帳の内容

10.運行情報(車両位置)

8.車両の整備状況

9.運行経路情報

11.点呼結果

運行管理者が適切な指示を行うために、

どのような運行形態について、他営業所か らの指示を許容するか検討が必要(2地点 間を定時で運行する形態等)

運行前の準備

運行に関する状況を適切に 把握するための体制整備

> 運行指示書の作成 (貨物、貸切のみ)

②営業所に求められる要件の検討

悪質違反歴や行政処分歴等、一定の要 件を設けるべきか検討が必要。

③責任の所在の明確化

事故や違反行為が生じた際の責任の所 在の明確化が必要。

A営業所

CA A営業所 運転者

A営業 車両

点呼

運行管理者

運行管理者が入れ換わるタイミングで、 指示漏れ、異なる指示の重複がおきな いように確実な引継ぎの検討が必要。

④運行管理の引継ぎの検討

⑨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指示と

なるため、運行管理者のなりすましのお

⑪指示者に求められる要件の検討

補助者でも指示を出せるようにするか等、

指示を出す者の要件の検討が必要。

管理営業所

運行管理者

業務を1人の運行管理者に集中させる ことで、管理する営業所数、エリア、運 転者数の増加により、業務負担の肥大 化、及び管理の形骸化のおそれ。

①運行管理者への負担集中の防止

乗務前点呼

運行中

(運転者)

疾病、疲労、睡眠不足、 天災その他の理由による 運転継続困難申し出

(運行管理者)

天災その他の理由に伴う 指示

運転者の疾病、疲労、睡 眠不足その他の理由に伴 う指示

運行指示書の変更に伴う 指示

A営業所

🙈 B営業所

運転者

①車両に関する指示方法の検討

馴染みのない車両の操作について、 確実な指示方法の検討が必要。



運行管理者

①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。

⑦労務管理漏れの防止

指示を行う必要がある。

1.日常の健康状態

4.適性診断の結果

5.指導監督の記録

6.過去の事故歴

3. 労務時間

2.運行中の投薬状況

(運行中の指示に必要な情報)

交替運転者の配置基準に係る交替タイミ ングや、連続運転時間制限対応のための 休憩のタイミングについて、指示者が把 握する必要。

⑧経路変更の指示方法の検討

乗り換え地点の変更や、経路の変更の確 実な指示方法について検討が必要。

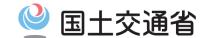
運行中

乗り換え

運行指示者の一元化の課題に対する措置が講じられていない場合に 事業者が実施すべき事項について



運行指示者の一元化において 想定される課題	左記課題に対する措置が機器・システムで講じられていない場合に事業者が実施すべき事項(案)
①対象とする運行形態の検討	実証実験で対象とする運行形態は検討会で認められたものとする。
②営業所に求められる要件の検討	検討会にて認められた営業所での実施に限るものとする。
③責任の所在の明確化	運行毎に、現在指示を担当している運行管理者が誰かを、関係する全営業所が常時把握できる体制を整備すること。また、時刻毎に指示を担当した運行管理者の氏名及び運行中に行った指示の内容を記録として残すこと。
④運行管理の引継ぎの検討	乗務前点呼記録及びそれまでに行われた運行指示の内容について、運行中の指示を行う運行管理者が常に把握できる体制を整備すること。
⑤運転者からの適切な申し出	(事業者と個別に協議した上で付す条件の詳細を決定。以下に一例を示す。) 運行中の指示を行う運行管理者は、運転者と面識のある者に限る、もしくは遠隔点呼を執行した運行 管理者と同じ者に限る。
⑥指示に必要な情報の共有・確認	下記に示す事項に関する情報について、営業所間で事前に共有するとともに、運行管理者は、運行前に当該情報を事前に確認した上で運行中の指示を実施すること。 (運行中の指示に必要な情報) 1.日常の健康状態、2.運行中の投薬状況、3.労務時間、4.適性診断の結果、5.指導監督の記録、6.過去の事故歴、7.運転者台帳の内容、8.車両の整備状況、9.運行経路情報、10.運行情報(車両位置)、11.点呼結果
⑦労務管理漏れの防止	乗務前点呼記録と運行計画及び運行中に生じた運行計画の変更点について、運行中の指示を行う 運行管理者が常に把握できる体制を整備すること。また、運行管理者が行った指示の内容は、即時、 運転者が所属する営業所に共有すること。
⑧経路変更の指示方法の検討	乗務前点呼記録と運行計画及び運行中に生じた運行計画の変更点について、運行中の指示を行う 運行管理者が常に把握できる体制を整備すること。また、運行管理者が行った指示の内容は、即時、 運転者が所属する営業所に共有すること。【⑦再掲】
⑨運行管理者のなりすましの防止	運行中の指示を行う運行管理者のリストを国交省に提出すること。
⑩指示者に求められる要件の検討	実証実験にあたり、他営業所の運転者に運行中の指示を行うのは運行管理者に限るものとする。
⑪運行管理者への負担集中の防止	運行管理者が指示を行う運行数、運転者数等、実証実験で実施する指示の範囲について国交省に 事前に報告するとともに、③の記録を国交省に提出すること。
⑩車両に関する指示方法の検討	(事業者と個別に協議した上で付す条件の詳細を決定。以下に一例を示す。) 当該車両の日常点検結果及び整備記録について、運行中の指示を行う運行管理者が常に把握でき る体制を整備すること。また、運行中の指示を行う運行管理者は、当該業務を行う前に車両の現物や 資料を用いて、車両の操作方法について理解をしておくこと。
⑬機器・システムの故障時の対応	機器・システムの故障等、運行中の指示の実施が困難になった場合は、指示者を運転者所属の営業所の運行管理者に交替した上で運行を継続すること。 また、機器・システムの故障等が発生した理由について、国交省に直ちに報告すること。



提案事業者について

● 事業者名:ジェイアールバス関東株式会社

● 運行形態:乗合バス・高速バス

● 営業拠点:東京都、長野県、福島県、静岡県 他

● 営業所数:17箇所

● 所属運行管理者数:109名

● 所属運転者数:550名

● 保有車両数:417両

提案された実証実験の内容について

● 提案理由:運行指示の統一による運行便の安全性・確実性向上

● 運行指示の一元化を行う区間:

【運行指示を行う営業所】 東京支店、土浦支店、長野原支店

【運行指示を受ける営業所】 いわき支店、佐野支店、小諸支店

【運行指示の一元化を行う路線】 ひたち号(東京一日立駅)、

成田空港線(東京一成田空港)、ゆめぐり号(バスタ新宿一草津温泉)

● 運行指示の一元化の頻度(目安):10回/日

実証実験において使用する機器・システムの内容



ディスプレイに表示される主な情報

•車両現在地

ドラレコのリアルタイム映像

[点呼時に確認するものと同情報]

- ・運転者情報(体温・血圧(測定値及び最近の平均値)等)
- ・健康に関する質問項目(全15項目)に対する運転者の回答内容
- ・医療機関による過去の診断結果
- ・アルコール検知器の測定結果、測定時における測定箇所の写真
- ・指導監督の実施状況 ・事故歴 ・事前に入力された指示内容



指示を行った際に保存される主な情報

- •運行管理者氏名
- •運転者氏名
- ・運転者の所属営業所
- ・運行指示を行った日時
- •指示内容



運行指示者の一元化において想定される課題に対する機器・システムによる措置

- ・運行管理者が適切な指示を行うために必要な情報がディスプレイで確認できるようになっている。(課題⑥)
- ・運行管理者側のディスプレイに運転者毎の労務管理情報が常時最新で表示される。(課題⑦)
- ・運行管理者側のディスプレイに運行毎の経路情報が常時最新で表示される。(課題⑧)
- ・機器・システムの故障時に別の手段で運行指示を受けることができる。(課題⑬)

上記の提案内容に加え、当該事業者が追加で実施すべき取組(案)

課題①~④、⑨、⑪、⑫に対する実施事項を行うとともに、課題⑤⑧⑩に関しては以下の取組を行うこととする。

(課題⑤関係)点呼時の体温・血圧と平常時の体温・血圧との比較を運行管理者が確認できるようにする。また、運転者 は報告相手が誰であるかは気にすることなく、報告できる運用とする。

(課題⑧関係)運転者所属営業所に通知された運行に関する諸情報(道路規制情報や旅客情報等)は、FAXや社内専用Webサイト等にて随時共有する。

(課題⑩関係)運行管理者がすぐに対応できる体制を講じていることを前提とし、一部を補助者により実施可能とする。

運行指示者の一元化において想定される課題について(再掲)

(運転者)

(運行管理者)

①対象とする運行形態の検討

どのような運行形態について、他営業所から の指示を許容するか検討が必要。(2地点間 を定時で運行する形態等)

⑤運転者からの申し出

馴染みのない運行管理者に対し、体調不良の 際に報告しにくい環境になるおそれ。

⑥指示に必要な情報の共有・確認

運行管理者が適切な指示を行うために、運転者 の所属営業所で管理する以下の情報を共有し、 これらを確認した上で指示を行う必要がある。

(運行中の指示に必要な情報)

- 1.日常の健康状態 7.運転者台帳の内容
- 2.運行中の投薬状況 8.車両の整備状況
- 3. 労務時間
- 9. 運行経路情報
- 4.適性診断の結果 10.運行情報(車両位置)
- 5.指導監督の記録 11.点呼結果
- 6 過去の事故歴

⑦ 労務管理

交替運転者の配置基準に係る交替タイミング や、連続運転時間制限対応のための休憩の タイミングについて、指示者が把握する必要。

⑧経路変更の指示方法の検討

乗り換え地点の変更や、経路の変更の確実な 指示方法について検討が必要。

運行前の準備

運行に関する状況を適切に 把握するための体制整備

運行指示書の作成(貨物、貸切のみ)

始業時点呼

運行中

疾病、疲労、睡眠不足、天災その他

の理由による運転継続困難申し出

天災その他の理由に伴う指示

運転者の疾病、疲労、睡眠不足

その他の理由に伴う指示



A営業所 運行管理者

高 A営業所 / 運転者

A営業所

管理営業所 運行管理者

運行指示書の変更に伴う指示

乗り換え

運行中

終業時点呼



高 B営業所 運転者

点呼

B営業所 運行管理者

②営業所に求められる要件の検討

悪質違反歴や行政処分歴等、一定の要件を 設けるべきか検討が必要。

③責任の所在の明確化

事故や違反行為が生じた際の責任の所在の 明確化が必要。

④運行管理の引継ぎの検討

運行管理者が入れ換わるタイミングで、 指示 漏れ、異なる指示の重複が起きないように確 実な引継ぎの検討が必要。

⑨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指示となる ため、運行管理者のなりすましのおそれ。

⑪指示者に求められる要件の検討

補助者でも指示を出せるようにするか等、指 示を出す者の要件の検討が必要。

⑪運行管理者への負担集中の防止

業務を1人の運行管理者に集中させることで、 管理する営業所数、エリア、運転者数の増加 により、業務負担の肥大化及び管理の形骸化 のおそれ。

(12)車両に関する指示方法の検討

馴染みのない車両の操作について、確実な指 示方法の検討が必要。

③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。

課題⑤ 運転者からの申し出

馴染みのない運行管理者に対し、体調不良の際に報告しにくい環境になるおそれ。

全加市サネル ご	令和4年6月~令和4年8月度 評価状況			
参加事業者から 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果	
当該路線を担当する運転者に アンケートやヒアリングを実施 し、自営業所の運行管理者へ の報告と比較し、どの程度差異 が生じるかを検証する。	JRバス 関東	血圧と平常時の体温・ 血圧との比較を運行管 理者が確認できるよう	当該路線を運行した東京営業所運転者(2日間合計14名) にヒアリングを実施したところ、館山営業所運行管理者から の指示であっても自営業所からの指示と大きな違いはなく、 運行途中でのトラブル等の問い合わせにも迅速な対応に なっているとのことであった。	
	岩手県北バス	,	遠隔点呼の実証実験からのメンバーと変更がないので、 <mark>現</mark> 段 <mark>階で差異などは感じない</mark> 。報告する内容に変わりはない	

課題⑥ 指示に必要な情報の共有・確認

運行管理者が適切な指示を行うために、運転者の所属営業所で管理する以下の情報を共有し、 これらを確認した上で指示を行う必要がある。

分上,去业土人 。		令和4年	F6月~令和4年8月度 評価状況
参加事業者から 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
経路上の異常が発生した想定で、運転者から報告をした際、他の運転者や運転者の所属営業所に適切な情報の連携が図れたかを検証する。	岩手県北 バス	指示を行うために必要	仙台のイオンシャトルバスの路線で通行止めが発生した想定で検証。 運転者は通行止めになっている現場を付近の建物名で報告したが、点呼執行者は場所を特定するのに時間を要したが、運転者の所属営業所に情報の共有を図ることができた。
	広島電鉄バス	所属の営業所で管理	6/27 11時ごろ、廿日市営業所の路線にて障害物の報告があった際、広島南営業所の運行管理者が対応した事例があったが、広島南営業所の運行管理者から廿日市営業所の運行管理補助者へすぐに連絡を行い、その後広島県土木建設局へ速やかに連絡を行うことができた。また、その他渋滞状況や道路状況について無線機器等により各車両からの報告入り、関係車両に注意喚起をした事例あり。

課題⑥ 指示に必要な情報の共有・確認

運行管理者が適切な指示を行うために、運転者の所属営業所で管理する以下の情報を共有し、 これらを確認した上で指示を行う必要がある。

参加事業者から	令和4年6月~令和4年8月度 評価状況			
参加事業者がら 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果	
運転者所属営業所の運行管理者にアンケートを行い、自営業所での指示と比較し、情報把握にどの程度差異が生じるかを検証する。	JRバス 関東		東京営業所では、東京・館山両営業所所属の運転者と館山営業所運行管理者との交信(指示)内容を常時共有しているため、自営業所での管理との違いは感じないとのことであった。内容に応じて、状況確認が必要な場合には、通信型ドライブレコーダーによりインターネット経由で運行映像を随時取得し、確認している。	
	岩手県北 バス	同上	運行中の事故を想定して検証。事故発生時の初動に関しては、特に問題なく行うことができたが、 <u>事故発生場所がメインの通りから入り組んだ場所であった場合、特定するのに時間を要した。</u>	

課題⑧ 経路変更の指示変更の検討

乗り換え地点の変更や、経路の変更の確実な指示方法について検討が必要。

名加声器さんこ	令和4年6月~令和4年8月度 評価状況			
参加事業者から 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果	
経路上の異常が発生した想定で、運転者から報告をした際、他の運転者や運転者の所属営業所に適切な情報の連携が図れたかを検証する。	JRバス 関東	プレイに運行毎の経路 情報が常時最新で表 示される。	東京営業所担当の下り便(館山方面行き)において、館山自計動車道の所定ICで流出し一般道へ向かうべきところ、誤って本線を通過してしまった際、直ちに、館山営業所運行管理者から、一般道区間にある降車停留所の旅客扱い並びに流入ICの指示がなされ、 <mark>遅延以外は異常なく運行を継続した</mark> 。	
天候の悪化を想定し、自営業 所及び他営業所の車両に対し て適切な情報の共有及び指示 ができたかを検証する。	岩手県北バス		7月16日の福島県、宮城県の大雨の影響により、東北自動車道の通行止めや一般道での一部冠水があったが、 <mark>運転者と運行管理者間の適切な情報共有及び指示で無事に運行を終えることができた</mark> 。	

課題⑩ 指示者に求められる要件の検討

補助者でも指示を出せるようにするか等、指示を出す者の要件の検討が必要。

名加声衆ネルこ	令和4年6月~令和4年8月度 評価状況			
参加事業者から 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果	
運行管理補助者でも他営業所 の運転者に対して適切な指示 を出せるか。	JRバス 関東	ぐに対応できる体制を	館山営業所で運行管理補助者を務める3名にアンケート調査を実施したところ、2名が運転経験のない女性社員であるため、通行止めによる迂回指示を行う際に緊張することがあるという回答があった。しかし、現状、女性社員が運行管理業務に入る際は内勤者が常駐する日中時間帯のみのため、状況に応じて運行管理者資格を有する他の社員が担当するようにしている。	
	岩手県北 自動車		運行管理補助者であっても、 <u>過去に点呼経験を重ねたもので、対応知識があれば問題はない</u> 。	

課題⑩ 指示者に求められる要件の検討

補助者でも指示を出せるようにするか等、指示を出す者の要件の検討が必要。

		↑ 10 4 5			
参加事業者から	令和4年6月~令和4年8月度 評価状況				
提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果		
他営業所の運転者から体調不良の申し出があった際、適切な指示ができるか。	JRバス 関東	ぐに対応できる体制を	東京営業所運転者が担当する便で運行中に運転者が体調 不良になったという想定で、当該運転者からの模擬申告を 受け、館山営業所運行管理者が状況を確認し、後続便(館 山営業所担当)に途中停留所で当該便と合流し乗客の乗り 換えを指示した。 IP無線による口頭指示及び各便からの応答、並びに通信型 ドラレコによる各便への情報共有に異常はなかった。		
	広島電鉄バス		廿日市営業所の運転士より「視力低下により運転ができない」旨の連絡が広島南営業所にあり、広島南営業所の運行管理者はすぐに廿日市営業所の運行管理者に対し代行で乗務するよう指示をした。廿日市営業所における運行管理業務は広島南営業所の運行管理者が行い、点呼については、運行管理補助者がサポートした。		

課題⑪ 運行管理者への負担集中の防止

業務を1人の運行管理者に集中させることで、管理する営業所数、エリア、運転者数の増加により、業務負担の肥大化及び管理の形骸化のおそれ。

会加車業者から		令和4年6月~令和4年8月度 評価状況			
参加事業者から 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果		
運行管理者にアンケートやヒアリングを実施し、自営業所担当便への指示のみの場合と比較し、どの程度負担になるか把握する。	JRバス 関東 岩手県ス	転者数等、実証実験で 実施する指示の範囲 について国交省に事 前に報告するとともに、 指示を行った記録を国 交省に提出する。	館山営業所で運行管理者を務める9名にアンケート調査を実施したところ、早朝や夜間に営業所に自身しかいない状態で、点呼業務と運行指示業務(特に運転者からの問い合わせ)が輻輳する場合に負担を感じると回答した者が5名であった。ただ、車両からの発信状況(内容)は通信専用端末に履歴が残るほか、東京営業所でも通信内容を共有していることから、必要に応じて東京営業所運行管理者が一時対応することも可能であるため、大きな支障はないとのことであった。コロナ感染が一時的に収まって以降、貸切バスの運行が増加。毎回ではないが、貸切のテレ点呼と遠隔点呼が重なった場合に、システムが違うこともあり対応に追われる場面があった。		

課題① 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。

参加車業者から	令和4年6月~令和4年8月度 評価状況			
参加事業者から 提案のあった評価方法	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果	
使用しているIP無線が使用できない想定で、他の手段(業務用携帯電話や通信型ドラレコのメッセージ送信機能)を用いて、各車両と通信できるかを検証する。	JRバス 関東	時に別の手段で運行	車両側の通話用送受信機に不具合が生じたとの想定で、運転席に設置している通信型ドライブレコーダー連動の「緊急発信(SOS)ボタン」を発報させて、営業所側で信号受信及び運行映像を取得できるか確認し、検証し全車両(5台)とも正常に作動した。	
	岩手県北 バス		IP無線の使用を禁止し、東北自動車道トンネル内にて運転 者より運行管理者へ架電させて検証。 <u>トンネル内でも問題な 〈通信することができた。</u>	
	広島電鉄 バス	—	7月2日、廿日市営業所の運転士より「降車時にステップで 転倒したお客様がいる」旨の無線連絡が広島南営業所の運 行管理者にあった。当時は、KDDIの障害が発生したため、 車載携帯が使えず、無線を使用して運転士に対して運行再 開をするように指示をした。	

国土交通省による評価案

グや、連続運転時間制限対応のための休

憩のタイミングについて、指示者が把握す

評価

る必要。

<u>運行指示を一元化する際に、様々な状況において従来と同様に指示を行えているか</u>

- 参加事業者による自主評価項目の中で、機器要件や運用上の遵守事項等の検討に有用な評価 について、新規項目を設ける。
- 運行指示者の一元化において想定される課題(P5)の中で、参加事業者による自主評価項目で 検証できていない課題について、新規評価項目を設ける

対象課題	評価方法案			
④運行管理の引継ぎの検討	(運行管理者には評価内容を伝えずに) 引継ぎ時に運行を継続している車両において、複数のトラブル(車 両故障や遅延等)が発生していると想定し、その内容を確実に共有 するとともに、その後の指示が的確に行えるかを検証する。			
運行管理者が入れ換わるタイミングで、指示漏れ、異なる指示の重複が起きないように確実な引継ぎの検討が必要。				
⑦労務管理	他営業所の運転者の勤務時間の把握(計画と実態の乖離)を実施 するとともに、休憩タイミングなどの指示を的確に出すことができる			
交替運転者の配置基準に係る交替タイミン				

労務管理が実施されることを検証する。

貸切バスにおいては運行指示書の共有がなされたうえで、適切な

かを検証する。

国土交通省による評価案

対象課題	評価方法案	
9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指示となるため、運行管理者のなりすましのおそれ。	運行管理者のなりすましができないことを検証する。	
①運行管理者への負担集中の防止	一人の運行管理者が担う1日の業務量(運行計画の作成、乗務前点呼、運行中の指示、乗務後点呼など)を記録し、一元化を担う運行管理者とそうでない運行管理者の業務量比較を行う。一元化を担う運行管理者へアンケートを行い、業務量の妥当性を検証する。	
業務を1人の運行管理者に集中させることで、管理する営業所数、エリア、運転者数の増加により、業務負担の肥大化及び管理の形骸化のおそれ。		
⑩車両に関する指示方法の検討	(運行管理者には評価内容を伝えずに)	
馴染みのない車両の操作について、確実 な指示方法の検討が必要。	両が故障したと想定し、運転者が運行管理者へ報告した際に、選 管理者が適切な指示を出すことができるかを検証する。	
③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。	バスロケ、無線、業務携帯(使用事業者のみ)のいずれかが故障したと想定し、故障時における対応を決めた上で、複数のバスに対し、 決められたとおりに対応できるかを検証する。	

第2回検討会における議論内容

論点① 運行指示者の一元化の国土交通省の評価案について

(論点① - 1)

運行指示者の一元化の機器要件や営業所、運行管理者が満たすべき 要件を検討するにあたり、P17、P18で示す方法案は妥当か。

(論点① - 2)

事業者、運行管理者、運転者に対して行うヒアリングで把握すべき項目はあるか。

論点② 運行指示者の一元化の実証実験の追加について

P4~P7に示した内容について、運行指示者の一元化の実証実験の追加対象とすることは適当か。