

運行指示者の一元化の 実証実験の評価結果について

令和4年度 第3回「運行管理高度化検討会」

運行指示者の一元化において想定される課題について

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

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)

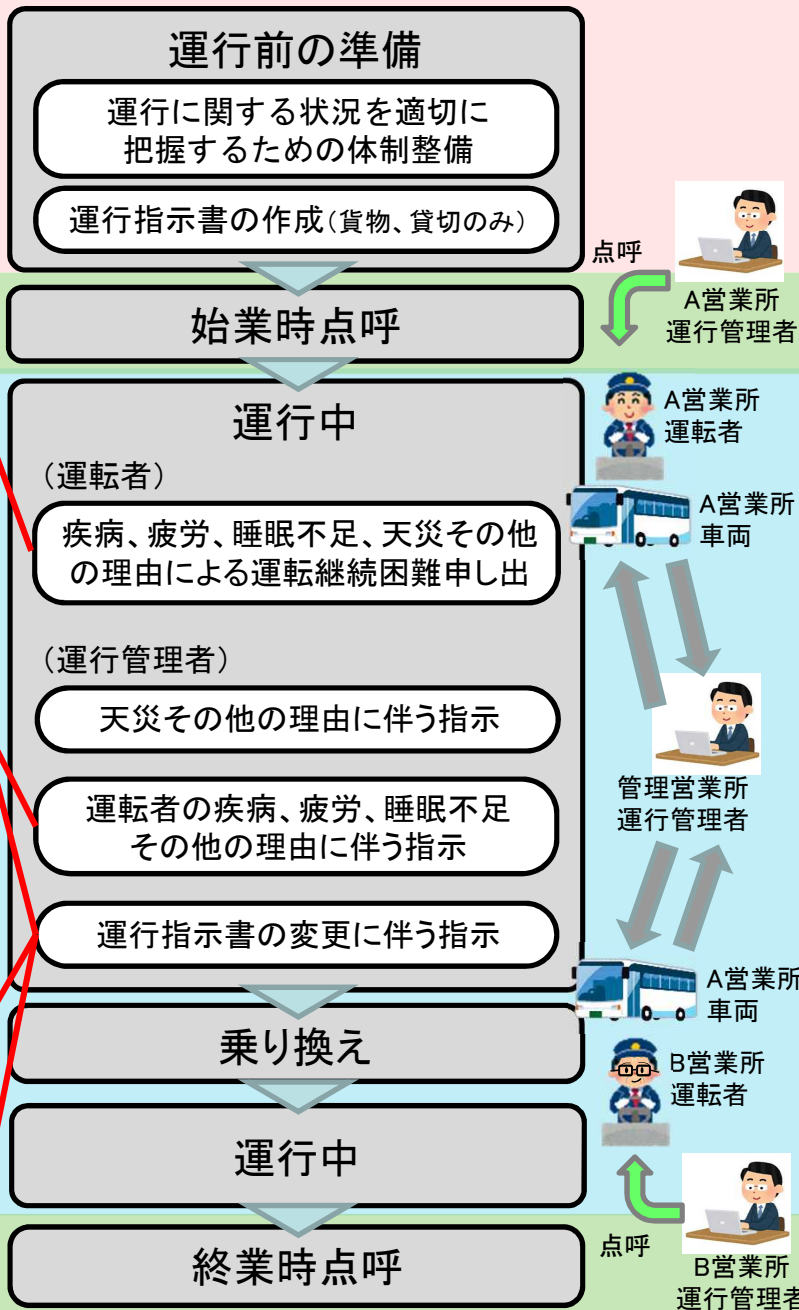
11. 点呼結果

⑦労務管理

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。



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
運行管理者が入れ替わるタイミングで、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。

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。

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。

⑬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。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

課題④ 運行管理者の引継ぎの検討

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。

国交省が示した 評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
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。	広島電鉄	[運用] 引き継ぎ時間を設ける	午前勤務者と午後勤務者との 引継時間を多く設けているため問題なし。

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。

参加事業者から 提案のあった評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	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。	岩手県北自動車	【運用】点呼時に、指示を行う可能性のある運行管理者を運転者に通知する。また、顔写真付きの運行管理者リストを乗務前に確認させることとする。	自分たちが行っている実証実験営業所の範囲内であれば、営業所間の助勤などで関りがあり差異は感じないが、あまり馴染みの無い営業所に報告であれば、事故や故障は隠せないが、体調不良の報告は若干ためらい、我慢するかもしれない。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

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 提案のあった評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	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。	広島電鉄	—	9/19台風の影響で全便運休を行ったが、廿日市営業所の乗務員が道路規制を確認したため、すぐ運行管理者に連絡。交通量が少ないため影響はなかったが、適切な連携を行った。 10/24 廿日市営業所の乗務員からの連絡で「広島南営業所・廿日市営業所」の両路線における道路で事故が発生し、大幅な遅れ・欠車があった。 広島南営業所の運行管理者が該当する路線に無線で一斉に連絡を行った。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

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 提案のあった評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	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。	ジェイアールバス 関東	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。	運転者が所属する東京営業所で、当該路線の運行管理業務を担当する運行管理者にヒアリングを実施したところ、自営業所で指示する場合と比較し、 特に差異は感じていない との意見であった。運行便の異常時や道路支障があった際も、適宜、館山営業所運行管理者と電話等による情報共有を実施している。
	岩手県北自動車	同上	接触事故を想定して検証。事故発生時の初動は営業所が違っても変わり無く、運転者に対する指示内容は同じであるため、 差異は感じない 。
	広島電鉄	同上	10/12 15時頃 廿日市営業所路線で起きた車両故障に関して運行管理者の指示で対応した事例があった。同様な事案が 複数発生 していたが、 対応可能であった 。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

課題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。

国交省が示した 評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	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かを検証する。 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、適切な労務管理が実施されることを検証する。	広島電鉄	[運用] 引き継ぎ時間を設ける	11/9 廿日市営業所の運行路線にて渋滞が発生し、連続運転時間のため、後発便を代行した事例あり【事例①】
	岩手県北自動車	—	運行指示を行う他営業所の運行指示書は、常に最新の物を社内共有フォルダにて管理し、運行当日は自営業所の指示書とまとめ、常に確認が取れるようにしている。貸切バスは路線バスのバスロケと違い、運行の遅れや運行行程があっても画面上に表示されない為、運転者は遅れや行程の変更があった場合、必ず運行管理者へ無線・電話にて報告を行うようにしている。また、路線バス・貸切バスの運行表及び指示書には、必ず運転者の休憩や運転者交代のポイントを記載し対処をしている。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

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。

参加事業者から 提案のあった評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
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。	広島電鉄	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。	9/27 10時頃 大規模災害を想定した訓練を実施し、バス管轄部署からすべての営業所・バスに無線で連絡を行った。無線が繋がらない等トラブルもあったが、 営業所と車両間での連携は問題なく行った。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

課題⑨ 運行管理者のなりすましの防止

運行管理者のなりすましができないことを検証する。

国交省が示した 評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
運行管理者のなりすましができないことを検証する。	岩手県北 自動車	—	運行指示を行う営業所には補助者も在籍しているが、実証実験対象の路線や貸切バスから連絡が入った場合は、 運行管理者に変わるよう事務所内と運転者に周知して対応している 。運行中の運転者からの連絡手段は、無線や電話での連絡となり、 認証のシステムなどは取り入れていない 。
	会津乗合 自動車	—	運行管理者と運転者は互いに顔なじみで、なりすましの心配はない。

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。

参加事業者から 提案のあった評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	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	[運用]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。	館山営業所では、通常時は運転業務に携わらない運行管理補助者も動態管理を行っているが、車両装備の不具合等、専門的な判断が必要な場合であっても、整備管理者と常時連絡がとれる体制となっていることから、問題なく業務を遂行できている。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

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。

参加事業者から 提案のあった評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	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。	岩手県北自動車		運転者の体調不良時など、指示の内容は運行管理規定が基となる。各営業所で大きく差異は無いが、事案が発生した場合は直ぐに対応出来るよう、改めて規定類に目を通し、訓練することが必要と考える。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

課題⑪ 運行管理者への負担集中の

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。

国交省が示した 評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
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。	広島電鉄	—	特段の負担はなかった
	会津乗合自動車	—	現状、対象交番(路線)数が少なく業務に支障はない。冬季に入り、道路の通行止めや迂回が発生した場合には自営業所の対応で手一杯になるリスクがあり、要検証。

参加事業者による評価状況(令和4年9月～11月度)

課題⑫ 車両に関する指示方法の検討

馴染みのない車両の捜査について、確実な指示方法の検討が必要

国交省が示した 評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
車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、運行管理者が適切な指示を出すことができるかを検証する。	ジェイアールバス 関東	—	運行途上(※)の車両からエンジン関係の警告灯が点灯したという想定で、運転者からの報告が館山営業所になされ、館山営業所運行管理者が整備管理者(東京・館山双方)に確認の上、運行可能と判断し運行継続を指示した。 (※乗車旅客への影響を考慮し、営業運転中ではなく、下り便運行前に車両待機場場で待機中の車両を用いて実施)

課題⑬ 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。

国交省が示した 評価方法	令和4年9月～令和4年11月度 評価状況		
	事業者	当該課題に対する 機器仕様、運用	結果
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。			評価実績なし