

運行管理業務の一元化の 要件とりまとめについて

令和5年度第2回「運行管理高度化ワーキンググループ」

概要

- 安全性を確保した上で遠隔から点呼や運行指示を実施するための個々の制度や機器の要件等について、実証実験等を通じて制度化に向けた検討を進めており、これら個々の制度を組み合わせることにより、ICT機器を活用した運行管理業務の一元化を実現し、運行管理の強化及び輸送の安全性向上に向けた検討を進める

現行の運行管理

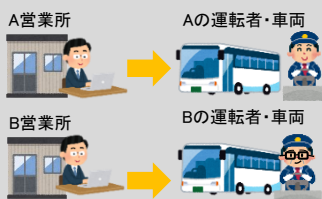
【点呼】

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



【遠隔点呼の実施】

運用中

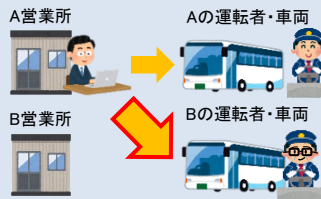
ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



【運行指示者の一元化】

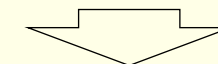
実証実験中

運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



運行管理業務の一元化 (同一事業者内)

実証実験中



統括営業所



運行管理業務の一元化の検討スケジュール

(令和5年度)

制度化に向けた要件とりまとめの実施

(令和6年度前期)

事業者間における運行管理業務一元化の具体的なニーズを調査したうえで、検討開始

今回

検討
スケジュール

	令和5年度		令和6年度	
	前半	後半	前半	後半
会議体	制度化案素案提示 ★	制度化案取りまとめ ★ <small>制度化案要件とりまとめ(案)提示</small>		令和6年度前半の状況に応じ、実施事項を適宜決定
運行管理業務の一元化	★ 実証実験追加 (トラック) 事業者による実験結果の評価		事業者間による運行管理業務一元化のニーズ調査・検討開始	
運行指示者の一元化	運行管理業務の一元化 要件検討			
	事業者による実験結果の評価			

運行管理業務の一元化において想定される課題(1)

⑤ 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。

⑥ 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おそれ。

⑫ 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 | |

⑬ 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。

⑭ 事故の正確な記録

馴染みのない地域における事故を正確に記録する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

乗務員台帳(運転者台帳)及び乗務員証等の作成

乗務割の作成

運転基準図、運行指示書の作成、経路の調査等

交替運転者の配置

業務前点呼

運行中

異常気象等の理由に伴う指示

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

事故の記録

中間点呼(貨物のみ)

業務中途点呼(貨切のみ)

他営業所の業務を集約



A営業所
(管理営業所)
運行管理者

他営業所の運転者に対して点呼、指示

B営業所
運転者



B営業所
車両



① 一元化可能範囲に関する検討

一つの営業所が業務一元化の対象とする営業所数等、一元化可能な範囲を定めるべきか検討が必要。

② 営業所に求められる要件の検討

業務を一元化する営業所及び一元化の対象となる営業所について、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 確実な情報の共有

業務を一元化する営業所と一元化の対象となる営業所間において必要な情報を共有する方法の検討が必要。

⑦ 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防止が必要。

⑧ 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。

⑨ 運行管理者への負担集中の防止

集約営業所へ業務を集約することで、その業務量に応じた必要な運行管理者数の検討が必要。

⑩ 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。

運行管理業務の一元化において想定される課題(2)

業務後点呼

運行後

乗務記録の管理

運行記録計による記録の管理

その他の業務

乗務員に対する指導監督

乗務員の労務管理

乗務員の健康管理

運転者に対する適性診断の
受診指導

休憩・仮眠等施設の管理

アルコール検知器の
常時有効保持

補助者に対する指導監督

⑪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。

⑮確実な記録・引継ぎ方法の検討

乗務に関する運行経路や勤務時間等について、確実に記録され、関係者に伝達する方法の検討が必要。

⑯乗務記録の改ざん防止

未記載事項があったにもかかわらず、乗務記録が事後的に改ざんされてしまうおそれ。

⑰指導監督の検討

他営業所の運行管理者が確実に指導監督を行うことができる方法の検討が必要。

⑱施設、備品等の管理

他営業所の運行管理者によって管理されていた施設や備品を適切に管理する方法の検討が必要。

他営業所の業務を集約



A営業所
(管理営業所)
運行管理者

他営業所の運転者に対する指導監督等

B営業所
運転者



運行管理者への負担集中の防止【⑨再掲】

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。

運行管理業務の一元化の実証実験について

<実証実験 バス (R5.1~)>

事業者	運行形態	内容	選定の背景
1 JRバス関東	高速乗合バス	水戸支店、土浦支店、いわき支店が運行する常磐自動車道を経由する <u>すべての高速路線バスの運行管理業務</u> を段階的に土浦支店に集約する。 水戸支店－土浦支店集約 R5.2～ いわき支店－土浦支店集約 R5.4～	一元化によって、運行管理者が <u>運行管理業務以外の業務に従事できる</u> ことや運行管理者の夜勤減少による <u>労働環境の改善</u> を狙う
2 会津乗合自動車 (みちのりグループ)	乗合・貸切バス	山口営業所が運行する乗合・貸切バス路線のうち、 <u>一部の路線に係る運行管理業務の一部</u> を田島営業所に集約する。	山口営業所の高齢化が顕著。 <u>70歳超の運行管理者が多く、将来的な人数確保の観点で集約</u> を行う。
3 広島電鉄 (広電グループ)	乗合・貸切バス	廿日市営業所が運行する <u>すべての路線の運行管理業務の一部</u> を広島南営業所に集約する。	新型コロナウイルスの影響で乗客数が減少したことが取組の直接的なきっかけ。 <u>業務効率化のため、対面や実物がないとできない業務以外は、本社等に集約</u> することを想定している。
4 芸陽バス (広電グループ)	乗合・貸切バス	豊栄営業所が運行する <u>すべての路線の運行管理業務の一部</u> を西条営業所に集約する。 <u>集約は平日の14:15以降及び土日祝日の全時間帯</u> とする。	<u>午前と午後でそれぞれ運行管理者を配置し続けることが困難</u> 。田舎の営業所であり、夜間の利用人数が減る。 <u>他営業所のロールモデル</u> になり得ると考える。

運行管理業務の一元化の実証実験について

<実証実験案 トラック (R5.9~) >

事業者	形態	内容
1 ヤマト運輸	短距離配送	東京都の城東主管支店(江戸川区を管轄)のうち4営業所において、営業所ごとに選任されている運転者をフレキシブルに配置することで、突発的な物量増加等のイレギュラー対応力強化や営業所間の労働時間均一化を図るもの。 当該運行に係る運行管理業務は派遣先で一元的に実施する。

運行管理業務の一元化の実証実験について

○ 集約 × 非集約

運行管理者の法令上の業務	JRバス関東	会津乗合自動車	広島電鉄	芸陽バス	ヤマト運輸
運行に関する状況を適切に把握するための体制整備	○	○	○	○	-
乗務員台帳(運転者台帳)及び乗務員証等の作成等	○	○	○	○	×
乗務割の作成	○	○	○	×	○
運転基準図、運行指示書の作成、経路の調査等	○	○	×	×	-
交替運転者の配置	○	×	○	○	○
業務前点呼	○ 遠隔点呼	○ 遠隔点呼	○ 遠隔点呼及び 対面点呼	○ 遠隔点呼及び 対面点呼	○ 対面点呼
異常気象等の理由に伴う指示	○	○	○	○	○
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	○	○	○	○	-
事故の記録	○	○	○	○	×
中間点呼	○	○	対象外	対象外	対象外
業務後点呼	○ 遠隔点呼	○ 遠隔点呼	○ 遠隔点呼及び 対面点呼	○ 遠隔点呼及び 対面点呼	○ 対面点呼
乗務記録の管理	○	×	×	×	×
運行記録計による記録の管理	○	×	×	×	×

	JRバス関東	会津乗合自動車	広島電鉄	芸陽バス	ヤマト運輸
乗務員に対する指導監督	○	○	×	×	×
乗務員の労務管理	○	○	○	○ 一部被集約営業 所で実施	×
乗務員の健康管理	○	○	×	×	×
運転者の適性診断に対する受診指導	○	○	×	×	×
休憩仮眠施設の管理	○	×	×	×	○
アルコール検知器の常時有効保持	○	×	×	×	○
補助者に対する指導監督	○	○	×	×	○

※ヤマト運輸については、○は応援先、
×は配属もとで実施することを示す

制度化に向けた要件等のとりまとめ方針

- 運行管理業務の一元化において想定される課題(P3、P4)に対し、**運行管理業務の確実性を担保するために必要な機器・システムが満たすべき要件**及び**運用上の遵守事項等**についてとりまとめる。
- 実証実験はバス・トラックで実施しているが、**タクシーでも適用できる**よう取りまとめる。

[運行管理業務の一元化の確実性に関する基本的な考え方]

運行管理業務を他の営業所から実施する場合であっても、その確実性が損なわれるものであってはならない。運行管理業務の一元化は、高度な機器などを活用することで、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、運転者が所属する営業所で行われる運行管理業務の確実性が担保されるものでなければならない。

集約する法令上の運行管理業務(旅客自動車運送事業運輸規則第48条／貨物自動車運送事業輸送安全規則第20条に規定)や集約時間帯については、事業者ごとに事情が異なるため、事業者による選択を可とするものとし、「運行管理業務の一元化に使用する機器・システムが満たすべき要件」、「運用上の遵守事項」を設定する。

なお、運行管理業務の責任については、管理の受委託の考え方に基づき被集約側営業所の運行管理者に帰属するものとする。

制度化に向けた要件のとりまとめ(案)について

委員への意見照会により頂いたご意見と対応

意見照会

一元化開始後、事業者が適合状況を定期的にチェックするなど、ラフな運用にならないような要件が必要ではないか。チェックリストなども準備しておいた方が良いのではないか。

対応状況

ご指摘を踏まえ、事業者による報告時の行政側のチェックに加え、「要件の適合状況を定期的にチェックすることに努めること」とした要件を追加いたします。その際のチェックリストにつきましても、フォーマット・内容等検討してまいります。

R4第4回検討会

運用上の遵守事項の中で、変更時の報告を求めているが、どのような変更が発生した場合、報告することとなるのか。（例えばドライバー増減時に運転者台帳の変更があった場合なども報告を求めるのか？）

対応状況

変更時の報告は、開始時に報告いただいた内容（集約規模、運行管理者数の選任数、集約業務など）を想定しており、ドライバー増減による運転者台帳の変更などについては、変更時の報告の対象外となります。

制度化に向けた要件のとりまとめ(案)について

委員への意見照会により頂いたご意見と対応

意見照会

随時連絡が取れる機能とはどのような機器を想定しているのか。通話機能のないタブレット端末でも電子メールやSNS、メッセージャーアプリで随時連絡が取れる場合は機器として認められるか。

対応状況

随時連絡が取れる機能とは、一方通行ではなく、双方向で連絡が取りあえるものを想定しております。その際には、音声通話のみならず電子メールやSNS、メッセージャーアプリ等も双方向でやり取りができるものであれば認められるものと考えております。

意見照会

運行管理者選任数について、被集約営業所分の保有車両を合算した台数による選任数が必要であり、被集約営業所においても保有台数分に応じた選任数が必要であるが、運行管理者の人数が増えてしまい、運行管理業務を効率化させる目的から逸れるのではないか。

対応状況

運行管理業務の責任は被集約側営業所の運行管理者に帰属すること、また、非常時には被集約側で運行管理業務を行うことを求めることから、被集約側においても保有台数に応じた運行管理者の選任を求めます。実証実験を通じ、被集約側においては、夜間などの交代要員の配置を無くすなどで運行管理者数が削減で来ている事例もあり、本内容についてはこのままとさせていただきます。

委員への意見照会により頂いたご意見と対応

意見照会

一般貸切旅客運送で想定される運行では、1日において特定の車両もしくは特定の時間帯のみ運行管理の集約を図る事が想定される。すべての運行管理業務を集約するのならわかるが、運行管理業務の一部を集約するのに、集約営業所と被集約営業所の台数に応じた運行管理者の選任人数が妥当だとは考えづらい。

対応状況

運行管理者の必要選任数は現行法令において車両台数に応じた人数を求めているところ、どのような業務が集約されたとしても従前と同等の安全性を確保するためには、引き続き車両台数に応じた選任数を求める必要があると判断しております。

意見照会

集約営業所を複数の拠点で持ち回る場合においては、全営業所に対し全社分の車両に応じた運行管理者を選任する必要が出てくるため、現実的には導入が厳しい。

対応状況

【再掲】運行管理者の必要選任数は現行法令において車両台数に応じた人数を求めているところ、どのような業務が集約されたとしても従前と同等の安全性を確保するためには、引き続き車両台数に応じた選任数を求める必要があると判断しております。

委員への意見照会により頂いたご意見と対応

意見照会

運行管理業務に必要な情報に「8. 指導監督の記録」とあるが、その中には「過去の苦情等」の情報も含まれているのか？特に運転系の苦情については共有情報として必要と感じる。

対応状況

旅客自動車運送事業運輸規則第3条に苦情処理が規定されておりますが、法令上の運行管理業務ではなく、指導監督の内容にも含まれないことから、運行管理業務の一元化としては対象外となります。ただし、事業者が必要と感じ営業所間で共有することを妨げるものではありません。

運行管理業務の一元化に使用する機器・システムが満たすべき要件

- ① 集約する運行管理業務毎に必要な情報を電磁的方法で保存(※)し、必要に応じて運行管理者が確認できるよう、集約営業所、被集約営業所で保存した情報の共有方法を明確にすること。
(運行管理業務の一元化に必要な情報: 全ての業務を集約する場合)
1.乗務員台帳 2.乗務割 3.運転基準図・運行指示書 4.点呼結果 5.事故の記録 6.乗務記録 7.デジタル式運行記録計等による位置情報の記録 8.指導監督の記録 9.労務管理 10.運転者の健康に関する記録 11.適性診断の結果

※電磁的方法とは、パソコン等にて作成されたデータのみならず、紙のデータをPDFでスキャンすることや、写真にするなどして保存することを言う
- ② 集約業務を行う全ての車両に対して、随時車両の位置情報の把握ができる装置を備え、必要に応じて営業所間で共有できること。
- ③ 運行中の運転者と随時連絡が取れる機器を備えること。
- ④ 運転者に係る個人情報の保存、共有については、他人に推測されにくいパスワードを設定するなど、事業者ごとに定めた者以外が閲覧できないようにすること。
- ⑤ 運行管理業務一元化において使用する機器が故障した場合は、その内容や発生時間などを電磁的に記録すること。

第1回運行管理高度化WGにおける委員からのご意見及び事業者へのヒアリングを踏まえ、電磁的方法で保存し、必要に応じて運行管理者ができるよう、情報の共有方法を明確にすることと致しました。運行管理者が集約業務を行うにあたり、情報を必要とする際に、どのような方法で共有するか(例:サーバー保存、メール等)を明確化することを求めることとします。
また、健康診断の結果は必ずしも必要でなく、「所見」のみで十分との声を踏まえ、運転者の健康に関する記録としました。

【運用上の遵守事項】

1. 運行管理業務の一元化実施に係る申請

- ① (P)運行管理業務の一元化を実施しようとする事業者は、集約営業所・被集約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、一元化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 運行管理業務の一元化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。
- ④ 運行管理業務の一元化を実施している事業者は、運輸支局長等に報告した内容と実態に差異がないか、また、要件の適合状況に合致しているかなど定期的にチェックするよう努めること。

2. 一元化実施の範囲

- ① 一元化を実施する範囲は、被集約営業所が管轄する地域的特性の把握や運転者とのコミュニケーションが十分に行われる事を考慮し、設定すること。
- ② 一元化する運行管理業務や時間については、事業者にて選択できることとする。
- ③ 集約営業所での運行管理業務が困難(※)になった場合は、被集約営業所の運行管理者等が被集約営業所において運行管理業務を実施できる体制を整えること。
※ 機器故障、通信障害のみならず突発的人員の減少や事故等を想定

3. 必要な運行管理者の選任数

- ① 集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、集約営業所が管理する事業用自動車の総数に加え、対象となる被集約営業所が管理する事業用自動車の総数を足し合わせた数に必要な人数とする。
- ② 被集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、被集約営業所が管理する事業用自動車の台数に応じた人数とする。

4. 運行管理者に係る遵守事項

- ① 運行管理一元化を行う運行管理者等は、地理情報や道路交通情報等、一元化を行う運行区域についての必要な情報に基づき業務を遂行すること。
- ② 運行管理一元化を行う運行管理者等は、被集約営業所に所属する運転者と事前に面談を行い、十分にコミュニケーションを取ること。
- ③ 被集約営業所の運行管理者は、集約営業所において適切に運行管理が実施されていることを定期的に確認し、必要に応じて集約営業所の運行管理者に対し助言等を行うこと。
- ④ 施設や備品、アルコール検知器の常時有効保持については、管理主体(集約営業所の運行管理者もしくは被集約営業所の運行管理者のどちらか)を事前に決定しておくこと。

5. 非常時の対応

- ① (再掲)集約営業所での運行管理業務が困難になった場合は、被集約営業所の運行管理者等が被集約営業所において運行管理業務を実施できる体制を整えること。
- ② 事故発生などの緊急事態が発生した場合は、集約営業所の運行管理者と被集約営業所の運行管理者の間で状況を共有するとともに、必要に応じて被集約営業所の運行管理者等が現地の対応を行うなどの体制を整えること。

6. 情報共有に係る事項

- ① 乗務員台帳に記載されている事項や健康に関する記録など、運転者に係る個人情報を扱う場合には、事業者が対象者から同意を得ること。
- ② (再掲)運転者に係る個人情報の保存、共有については、他人に推測されにくいパスワードを設定するなど、事業者ごとに定めた者以外が閲覧できないようにすること。

論点 制度化に向けた要件のとりまとめ(案)について

制度化に向けた要件のとりまとめ(案)(機器・システムが満たすべき要件、運用上の遵守事項)は適当か。