

令和8年度 第1回 運行管理高度化ワーキンググループ 議事概要

【日時】令和8年8月24日（月）15：00～17：00

【出席者（委員）】伊藤委員、今井委員、上田委員、大橋委員、小田切委員、小野委員、
加藤委員、齋藤委員、吉村委員（50音順）

【出席者（オブザーバー）】星野様（代理：武田様）

議事次第に沿って事務局から資料を説明後、意見交換が行われた。

なお、委員から出された主な意見は以下の通り。

同一事業者内での運行管理業務の一元化における運行管理者選任数の考え方について

- 運行管理者の業務量は車両台数と営業所数の双方によって変わり得るので、双方に目配りして検討する必要がある。
- 複数の営業所を管理することに伴い、把握・管理すべき運転者等の情報が増加するため、集約によるスケールメリットが十分に発揮されない可能性もある。このため、集約による効果、特に運行管理者数の削減効果については、定量的かつ明確に示す必要がある。また、資料中の選任数は法令上の最低人数であることから、実態に即した負担軽減効果についても確認することが重要。
- 集約により、特に深夜・早朝の運行管理者の勤務時間が大きく削減され得る。選任数のほか、勤務時間の削減効果も可視化されたい。
- 1：Nの集約では、体制が複雑となり形式的な選任が生じるおそれがある。確実にデジタルツールを用いて運行管理ができる体制（デジタルツール活用技術を有する人員の配置を含む）が必要となるのではないかな。また、実証では使用するデジタルツールの水準も確認されたい。現状を把握できれば、制度化する際に追加要件を課すか、運用でカバーするかの議論につながる。
- 運行管理のデジタル化の水準や運行管理者の業務実態も把握すべき。また、機器要件はこれまで設備面が中心であったが、本件では運転者台帳のデータの鮮度、密度等、データ管理の実態を踏まえた観点も重要。
- 実証段階で要件を絞り込みすぎて参加の間口が狭くならないよう、まずは機器の導入・活用の有無、運用上のカバーなど含めて幅広く実施し、結果を収集すべき。
- デジタルツールでは把握できない運転者の状況（顔色・体調・酒気の残存等）は残るため、被集約営業所数には自ずと上限が生じるのではないかな。また、事故時の責任に対する現場の不安感も聴取されたい。

事業者を跨いだ運行管理業務の一元化について

- 緊急時も含めた責任関係等をあらかじめ明確化することは、実現のハードルが高いのではないかと。実証の中で、事業者がどこまで事前に責任関係を明確化していけるのか確認していくと良い。
- 事故発生時は、最終的に点呼等のチェックを行った者に責任が問われ、情報を提供した者にも遡って責任が問われる。責任の在り方は判例の蓄積を待つほかなく、現段階では、例えば、虚偽の申告をしない等、事前に定めた基準に従うこと等しか示せないのではないかと。また、事前に細かく決めてしまうと実証に参加する事業者が減ってしまうので、実証を行いつつ随時議論を行っていくのが良い。なお、パターン①と③は実態として明確に区別し難く、事故時の責任の考え方は共通。
- パターン②「共同拠点を活用した一元化」は、①・③と異なり、営業所以外の場所で運行管理を行うという「場所」の観点を含むため、別の論点として整理すべき。
- 既に活用されているタクシーの配車センターは、運営主体が（運送事業者ではない）協同組合等の場合がある。パターン②の対象を運送事業者に限定するか明確にすべき。
- 一般貨物自動車運送事業者と貨物軽自動車運送事業者は労働条件等が同条件であり、一元化の対象として有り得る。加えて、貨物利用運送事業者も対象に含められたい。協同組合であれば、個社では困難なＩＣＴ機器等の共同導入も可能となる。
- 協同組合が受託主体となる場合、事業者間の受委託の関係となるのか、また責任は組合員の分担の中にあるのか、等について整理が必要。
- 運送事業者間の受委託にとどまらず、協同組合等、複数の事業者を束ねる組織が運行管理業務を担う形態も検討が必要。また、運送規約等によりグループ企業内で安全確保の水準を揃えることが重要。このように色々な観点での指摘がありうるので、パターンの区分けは見直しが必要。

遠隔点呼・自動点呼の活用・周知実態の調査について

- 遠隔点呼と自動点呼の違いや役割、使用すべき機器が分からない事業者も多い。事例集においては、導入の流れや認定機器等の具体例を交え、導入から活用まで一連の流れで理解できる解説がなされるとよい。
- バス協会の各種委員会等の場で、国土交通省から直接説明することも一案ではないかと。
- 点呼機器の導入は既存システムとの接続やシステム構築の負担が大きい。既存環境との関係で発生し得る作業を示せると良い。
- 業界団体経由では会員事業者にしかな情報が届かないため、所属有無を問わず全事業者を対象とできる貸切バス適正化センター等を通じた周知も有効

ではないか。

次世代運行記録計に係る実証事業等について

- 耐久性試験の基準の全項削除について、耐熱性には留意が必要。スマートフォン型ではリチウムイオン電池が高温下で機能を停止するため、運用面でカバーする規定を設けるべきではないか。
- 夏場の車内は高温となるため、現状のスマートフォンでは安定稼働は難しいのではないか。
- 車載メモリは故障により読み出せなくなる事例も多いが、クラウド送信による記録の二元化は保全性が高く、普及を促進すべき。

以上