

運行管理業務の一元化に係る通達案に対する皆様からのご意見と国土交通省の回答

皆様からのご意見	国土交通省の回答
反対である(計2件)。	ご意見ありがとうございます。皆様からのご理解を得られるような制度設計に努めてまいります。
あまり賛成しない方です。理由として、人と関わる時は対面が一番表情や声質が分かるからです。ちょっとした表情や声質でその人の体調や気分がわかります。そのちょっとしたが、事故を防ぐ事になるかも知れません。旅客も貨物も運行前点検が必須です。やったかやらないか分からず、車両故障しているのにも拘らず、運行してしまい故障や事故を起こしたときは誰が責任を取るのでしょうか。整備管理者を配置しながら運行管理者を配置しないのはチョットおかしい様な気がします。運行管理者業務は大変な仕事です。人が足りないから他でやるではなく、給与、待遇を上げて運行管理者を多く配置できるような仕組みを作った方が良いと考えます。	ご意見ありがとうございます。運行管理者の選任は引き続き求めた上で、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ものではございますが、頂いたご意見を今後の施策に活用させていただければと存じます。
本制度については、電話点呼についても対象という認識でよかったですでしょうか。電話点呼に対応できなければ、長距離輸送を実施している事業所は、各事業所に夜間早朝点呼対応者を配置しなければならないということになります。業界的な人手不足に加え、夜間早朝点呼を実施するために運転者を配置転換して点呼対応を実施しているという実情もあり、運転者不足解消のためにも是非導入をお願いします。	今般の通達においては、点呼業務を集約する場合、遠隔点呼を行うこととしておりますので、ご理解の程よろしくお願い申し上げます。
点呼等を踏まえた運行管理業務の一元化は、資本関係の有無にかかわらず可能としていただきたいと存じます。日本の人口減少及び高齢化に伴い、運転者や運行管理者も減少、高齢化の傾向にあります。そのような状	ご意見ありがとうございます。頂いたご意見を今後の施策に活用させていただければと存じます。

<p>況では十分な運行管理者の確保は難しく、現在の運行管理者の過重労働による健康悪化や、運転者の管理が行き届かず安全に影響を及ぼす危険性もあります。また運転者が減る中、運行管理業務を1社で担うことは多大なコストがかかるため、適正な事業運営も困難となります。以上のことから、資本関係にかかわらず運行管理の一元化を可能とすることを要望いたします。</p>	
<p>同一事業者の営業所間で、点呼の一元化ができるようになるのですが、営業所ではない事務所などの施設からも点呼ができるようにしていただきたいです。営業所にするには、それなりの要件が必要です。点呼業務のみをする施設などは、このままだと設置できなくなってしまうと思います。運行管理者をしっかりと選任するなどの、いろいろ要件は必要かと存じますが、点呼のみを業務とする事務所が存在できるようにしていただきたいと思います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。頂いたご意見を今後の施策に活用させていただきます。</p>
<p>同一敷地内にある100%子会社に関しても、運行管理業務の一元化を認めていただきたい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。ご指摘の点も引き続き検討してまいります。</p>
<p>運行管理一元化を実施の際に、集約営業所(A)、被集約営業所(B)の両営業所間ではIT点呼も遠隔点呼も実施しておりません。両営業所とも本社営業所(C)との間でIT点呼を実施している場合、次のケースは以下の対応で問題ないでしょうか。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.IT点呼の時間帯はC営業所と、それ以外の時間帯ではA営業所にて対面点呼。 2.A営業所を受託側としてB営業所の遠隔点呼。 3.IT点呼の時間帯はC営業所とIT点呼、それ以外の時間はB営業所と遠隔点呼。 	<p>今般の通達においては、点呼業務を集約する場合、遠隔点呼を行うこととしておりますので、ご理解の程よろしくお願い申し上げます。</p>

<p>貨物軽自動車運送事業は対象でしょうか。宅配便事業では一般貨物自動車運送事業と貨物軽自動車運送事業が混在しており、「2030 年度に向けた政府の中長期計画」にて法改正を予定されている「軽トラック事業者に対する規制的措置」を控えるなか貨物軽の管理適正化を図るために有用と考えます。</p>	<p>今般の通達においては、貨物軽自動車運送事業は対象外ですが、頂いたご意見については、今後の施策の参考といたしたく存じます。</p>
<p>支局を跨いだ営業所間の一元化は認められますか。それぞれの県境に営業所が所在し物理的距離が近く一元化に相応しい場合があります。</p>	<p>支局を跨いだ営業所間の一元化を妨げるものではございませんが、運行管理業務の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ことを考慮して設定するようお願いいたします。</p>
<p>一元化する営業所間の距離に制約はありますか。事故発生時の対応などを鑑み、遠方での実施は想定していませんが距離制限があればご教示ください。</p>	<p>運行管理業務の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ことを考慮して設定するようお願いいたします。また、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ようお願いいたします。</p>
<p>統括運行管理者はそれぞれに配置が必要でしょうか。</p>	<p>複数の運行管理者を選任する営業所にあつては、統括運行管理者の選任をお願いいたします。</p>
<p>車両の位置情報の記録はデジタコ等の車載器に限りますか、車載のスマートフォンで位置情報が随時確認できる仕組みで要件を満たしますか。</p>	<p>デジタコ等の車載器に限るものではありませんが、車両の運行に係る運行管理業務を一元化する場合にあつては、被集約営業所の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ようお願いいたします。</p>
<p>運転者と随時連絡が取れる機器はスマートフォン等、携帯電話での通話やビジネスチャットなどのツールで要件を満たしますか。</p>	<p>携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものをご利用ください。電子メール、FAX 等の一方的な連絡方法は該当しません。</p>

<p>事故、異常発生時を鑑み位置情報の取得を要件とされたと思われませんが、日々決まったエリアを集配している事業形態では現在地をリアルタイムで取得する必要性が感じられません。位置情報取得のためデジタコなどの車載機に SIM を搭載すると通信費がさらに必要となり事業者負担が増すので検討いただきたいです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考にいたしたく存じます。</p>
<p>当社は 5 営業所で各所点呼を行っていました。全営業所で G マーク取得できれば問題無かったのですが、G マークの取得が揃わないため躊躇っていたところ、遠隔地点呼の G マークのしぼりが無くなれば助かります。24 時間、運行管理者を常駐させることは費用のみならず、人員確保においても非常に苦勞をしています。そのため「業務前自動点呼」無人でも AI などが出発可否と異常者には物理的に乗務が出来ない仕組みで運行管理が出来る事を切に願います。</p>	<p>IT 点呼を行う場合、G マークの取得が必要となりますが、遠隔点呼を行う場合は G マークの取得は不要です。頂いたご意見については、今後の施策の参考にいたしたく存じます。</p>

以上