

送信者: 杉本哲也（東海電子） <t_sugimoto@tokai-denshi.co.jp>

受信者: hqt-jidoshaannsei <hqt-jidoshaannsei@gxb.mlit.go.jp>

日付: Sun, 12 Dec 2021 18:56:44

件名: **遠隔点呼実施要領に対する意見**

国土交通省自動車局安全政策課 意見募集担当 宛

お世話になっております。

氏名: 杉本哲也
住所: 静岡県富士市厚原247-15
団体名所属: ウェブメディア 運輸安全JOURNAL
<https://transport-safety.jp/>
所属: 編集部 編集長
電話番号: 0545-67-8988
電子メールアドレス: t_sugimoto@tokai-denshi.co.jp

表題の件につき、提出させていただきます。

意見その1) 遠隔点呼の実施の承認機関の制度設計について

なぜ、現行のIT点呼と同様、運輸支局の承認（受理）ではなく、運行管理高度化検討会が承認するのか？ 処理件数を鑑みてのことなのか？ 運輸支局に当該遠隔点呼の適合性を判断する専門的知見がないからなのか？ 不思議である。理由を知りたい。
理由①運行管理高度化検討会の方が、運輸支局よりも承認する適性が高いとする根拠が不明だからである。

意見その2) 遠隔点呼の実施の承認結果について

「運行管理高度化検討会において承認されることにより実施することができる。」とあるが、当該検討会は、当該「承認」のプロセス及び、承認した結果の事業者「数」や「態様」を、運輸支局ごとに公表すべきである。

理由①現行のIT点呼は、申請書を提出させておきながら、IT点呼の実施事業所を100%把握しているはずであるが、過去10年、一度も公表されていない。IT点呼の実施事業所数が公表されていない事実は、施策評価を誰も行っていないことを意味している。公的な数字を扱う行政当局の情報公開の姿勢や、公的資金が投入されながら実施している新制度の「普及」へのコミットメントという点、2点において、非公表だった場合、大いに疑問である。

理由②運行管理高度化検討会は、従来型のIT点呼について、定量評価・定性評価を総括しないまま今に至っている（検討会では従来型IT点呼の実績数すら未提示）。今般の遠隔点呼の定量（実績）評価や定性評価のためにも、「営業所と営業所間が多い」「営業所と車庫間が多い」「車庫間同士は少ない」「グループ企業間が少ない」等、普及を促すためにも事例の態様すら公表することが有意義な施策と考えるからである。

意見その3) 遠隔点呼で使用される「監視カメラ」について

「被遠隔点呼実施営業所等の点呼場の天井等に監視カメラ等が設置され、映像が3ヶ月間以上保存され」とあるが、3ヶ月は長すぎると考える。1ヶ月が妥当と考える。

理由①当該実施手順から考えるに、クラウドカメラの契約が必要となると推測する。映像保存の3ヶ月のクラウドサーバーコストは、当該遠隔点呼の目的とのバランスからすると、高コストに感じる。

意見その4) 遠隔点呼におけるグループ企業間点呼について

当該遠隔点呼においては、従来型のIT点呼におけるグループ企業間点呼が示されている。

事業者からは、正規届け出のある営業所や車庫ではなく、以下のように、本社・本部における遠隔点呼の要望がある。

日本商工会議所 政策提言活動「2021年度 規制・制度改革に関する意見」

<https://www.jcci.or.jp/recommend/2021/1021163000.html>

東京商工会議所 政策提言活動「2021年度 規制・制度改革に関する意見」

<https://www.tokyo-cci.or.jp/page.jsp?id=1027961>

このような要望があるという事実を鑑みるに、将来的に、以下のように、旅客事業者・貨物事業者における「点呼制度のばらつき」をなくすロードマップを提示すべきである。

見直すべき点呼制度その1) 共同点呼（受委託点呼）

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000059.html

ここに、遠隔点呼の概念を取り入れるべきである。つまり、資本関係のない企業同士の、契約に基づく遠隔点呼の解禁である。

見直すべき点呼制度その2) 貨客混載に伴う、運行管理者や補助者の兼務（かけもち）

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000032.html

ここに、遠隔点呼の概念を取り入れるべきである。つまり、資本関係のない企業同士の、契約に基づく遠隔点呼の解禁である。

見直すべき点呼制度その3) タクシーの「配車センター」の「点呼センター化」

現在、タクシー業界においては配車センターの統合化が進んでいる。同一事業者内のみならず、他事業者が共同して設置する配車センターにおいて、実質運行管理者資格を持つ配車係が、ドライバーの遠隔点呼を実施できれば、非接触化、生産性向上に寄与すると考えられる。

上記意見の理由①点呼制度の旅客・貨物の統一化（複雑化の刷新）を図ることが、運行管理高度化の障害をなくす早道であると考えられるからである。

意見5) 用語の定義について

用語の定義が不足している。事業者や運行管理者にわかりやすい、用語定義、制度設計にすべきである。「IT点呼」「遠隔地IT点呼」「遠隔点呼」「共同点呼」これらを正確に、法令遵守をしながら運用できる事業者や運行管理者は少ないと思われます。これらの用語の再定義、刷新なくして、はたして「自動点呼」「点呼の機械化」が正確に事業者に伝わるか、疑問である。

以上、よろしく願いいたします。