

「対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示の一部を改正する告示案に関する意見募集について」

について、意見を提出いたします。

私は、遠隔点呼システム、遠隔地点呼システム、業務前自動点呼システム、業務後自動点呼システム、事業者間遠隔点呼システムを設計・開発・製造するメーカーで代表を務めている者です。

事業用自動車総合安全プラン 2009 以降、旅客・貨物輸送におけるアルコール検知器の義務化や点呼の ICT 運行管理の推進等、自動車局様による規制強化・規制緩和の恩恵を受けたことで、お客様に提供する新製品が増え、結果、いち民間メーカーとして事業を拡大することが出来ております。あらためまして感謝申し上げます。

さて、貴省のプラン 2025 によって運行管理業務の BPO 化の土台が調い、事業者様のデジタル化による業務効率化機運が着実に高まっているのを日々営業現場でも感じます。とくに今般の業務前自動点呼のインパクトは大きく、いわゆる点呼ブラックな企業が、ロボット（的な自動点呼機器）に興味を示し、購入することで点呼をまじめに捉え直す等の風潮も感じます。

これらを踏まえ、今般の点呼告示改正にいたる経緯や今後について、恐縮ながら意見申し上げたいことが 4 点御座います。

#### 意見 1)

運行管理高度化ワーキンググループの委員に、システムエンジニアリング・システム開発プロジェクトマネジメント経験者（例 大手 IT 事業者）を加えてほしい。もしくは、大学有識者であったとしても、民間のクラウド開発・システム開発部門において「要件定義」や「予算管理」「開発工程」等、民間ビジネス経験を経たひとを加えてほしい。

理由としては、

- ①安全規制・緩和ロードマップは、昨今、製品開発ロードマップとなるのが自明
- ②要件定義があいまいだと、民間の開発会社のコストがいたずらに増える（儲けようと思って高くしているわけではありません。開発競争もありますが、昨今、ドライバー不足ならぬ、エンジニア不足という外部環境もあります）
- ③「機器が高い」の原因は、安全規制・緩和の詳細化が遅いことが原因となる場合がある。機器の要件が最後まで曖昧だと、工程保留、手戻り、作り直し等が実際生じ、この 5 年、2 千万円以上もの余分な開発コストがかかっている。多少売価にも反映させる必要があり、そうすると「機器が高い」と言われます。おそらく、このパブリックコメントでも「機器が高い」という事業者の意見が多くでるでしょう。

この結果、自動点呼機器の購入補助金等国のお金が投入されるのはメーカーとして違和感がある。メーカーとして「助成金対象にしてくれ」と言いたくありません。ワーキンググループにお願いしたいのは、もっと効率的に・ムダなく開発が進められるよう、設計経

験者を加えて多面的な議論をしてほしい、という意見です。

いち開発企業経営者として、開発PJに投資する金額の内訳として、イノベーティブな技術開発要素より、要件の曖昧さによる改修・手戻り・手直しが多いのは残念なのです。エンジニアの仕事も高度にならず、人材開発としても残念な作業が増えています。

#### 意見 2)

複数メーカーが自動点呼の現場感を伝える機会を運行管理高度化ワーキンググループでもうけてほしい。

理由としては、自動点呼機器メーカーは、納品や商談において、事業者の本当の姿を見ることが多く、行儀の良い事業者のアンケートだけを真に受けて規則や使用を決めてゆくのはバランスが悪いと考えるからです。

#### 意見 3)

貸切バスで踏み切った点呼データデジタル化規則を、トラックとタクシー事業者にも適用すべきである。

理由としては、乗合バス、貸切バス、タクシー、トラック、この4業種のうち、もっとも点呼を無視しているのはトラック事業者であることは、行政処分のネガティブインフォメーションからも導き出される事実だからです（点呼の未実施回数の規模）。

#### 意見 4)

委員各位におかれましては、積極的に遠隔点呼や自動点呼の現場視察に出て行って、定性的な情報も得てほしいなと思います。

以上、4つの意見を提出いたします。今後ともよろしく願いいたします。

東海電子株式会社

419-0201 静岡県富士市厚原 247-15

0545-67-8988

代表取締役 杉本哲也

[t\\_sugimoto@tokai-denshi.co.jp](mailto:t_sugimoto@tokai-denshi.co.jp)