

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
遠隔点呼、自動点呼となっても、点呼が適切に行われることを確保する責任は事業者にあることを明確にすべきではないか。特に、遠隔点呼、自動点呼となった場合、遠隔応答、自動応答や、それに至らないまでも形骸化した点呼・応答が行われ、点呼の目的が達成されないおそれがあり、事業者に対してそうした事態の横行を防ぐ努力を行わせる必要があると思われる。	対面点呼、遠隔点呼、自動点呼など、点呼の方法によらず、点呼そのものは、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号)及び貨物自動車運送事業輸送安全規則(平成2年運輸省令第22号)により、その義務は自動車運送事業者に課せられております。また、ICTを活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行い、機器要件、施設環境要件及び遵守事項を設けておりますが、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。
具体的な運用も含め、社員数が少ない小規模事業者などを考慮した法律を策定してほしい。24時間誰かしら人がいる大手流通業での運用しか見ていないのではないか。	ICTを活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。小規模の自動車運送事業者における制度の活用も見据え、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。
できるだけ早く実現してほしい。	輸送の安全の確保が前提となります。ICTを活用した点呼について、自動車運送事業者におけるニーズも踏まえて所要の制度化を進めてまいります。
ICTを活用した点呼が認められてきているなか、点呼執行者側が営業所または車庫という物理的な位置に拘束されていることに違和感を感じる。営業所または車庫で実施する点呼と、それ以外の場所で実施するICTを活用した点呼の質が異なるとは思えないため、この点についても見直しを検討してほしい。	ICTを活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っておりますが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。
旅客の場合、事故発生時は運転手以外の人命に直結するなど影響は甚大である。安全確保において非常に重要な役割を持つ運行前点呼を非対面で行うということは、普段との話し方の違いや歩き方など、些細な点から異常を発見する機会	ICTを活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。ご懸念の事象が生

<p>を喪失することとなる。また、点呼者とのコミュニケーションによっても安全運行につながることもある。以上により、非対面による運行前点呼には反対である。</p>	<p>じないよう、機器要件、施設環境要件及び遵守事項を設けておりますが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>昨今、自家用車(会社の社有車など)の運転時にも、アルコールチェックが必要となっているが、自動車運送事業者が自動点呼、遠隔点呼の利用を許されるのなら、自家用車運転時にも、自動点呼・遠隔点呼の利用の可否についてもご判断、ならびに公表してほしい。</p>	<p>会社の社有車等の自家用車に係るアルコールチェックについては、警察庁にお問合せいただきますようお願ひいたします。</p>
<p>貸切バスの点呼の要件と比較すると、要件が緩和されているように見える。ドライバーが飲酒運転をしてご両親や子供を亡くすニュースをよくみるが、運転前のアルコールチェックをしても別の人になりかわって飲酒運転していると思われ、なりすましでのアルコールチェックを避けるために、客観的に、第三者としての目であるカメラなどを全部入れ、いつでも振り返れるようにすることが必要ではないか。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。ご指摘のなりすましなどが生じないよう、確実な本人確認を行うための生体認証に係る機器要件や、ビデオカメラその他の撮影機器による点呼の実施状況を確認できる施設及び環境の要件等を設けており、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>遠隔点呼や自動点呼において、一人の運行管理者が複数の乗務員を同時に点呼することができるようにならないか。若しくは、顔認証の技術などを活用し、各チェック項目(アルコール、体温、体調等)を流れ作業のように進めることはできないか。現在のシステムだと一人一人の点呼となり、人数の少ない小規模の営業所だと十分対応できるが、ある程度の人数がいる営業所の場合、出勤時刻がシフト上被り、待ち時間が発生するため、出庫までに時間がかかるてしまう。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>令和6年度第3回「運行管理高度化ワーキンググループ」の資料2、11 ページにて、「アルコール測定について、業務前自動点呼においては点呼の実施前に予め測定した結果を用いることを認めないこととします。」とあるが、この「業務前自動点呼においては」の表現から、業務後自動点呼においては、点呼の実施前の事前のアルコール測定は認めると思われる。また、業務前自動点呼の先行実施要領では、血圧及び体温を測定する機能において「有効時間の設定」と「一定時間経過した場合は無効」の旨の記載があり、それに対してアルコール測定は有効時間等の記載が無いので、そこから事前のアルコール測定が認められないと思われる。一方、業務後自動点呼実施要領では、法令上、血圧及び体温を測定する機能が不要であり、文面においても有効時間等の定義がされていないことから、</p>	<p>業務後自動点呼におけるアルコール測定については、運行管理者が不在の場合でも、点呼の一連の流れとして確実に実施されている必要があり、今般の改正において、ご指摘の趣旨が明らかとなるようにいたしました。</p>

<p>アルコール測定が生体認証さえ行えば事前の測定も許容できると思われる。このため、業務前自動点呼では、点呼実施前の事前のアルコール測定は不可であり、業務後自動点呼では、点呼実施前の事前のアルコール測定は許可されると認識している。仮に、業務後自動点呼においても、点呼実施前の事前のアルコール測定は不可である場合、自動点呼機器申請(機器認定)自体が業務前と業務後でそれぞれ別で行う必要があるため、業務後自動点呼実施要領の内容として、事前のアルコール測定は認めない旨の記載をしないと、混乱が生じるのではないか。</p>	
<p>従来の対面点呼に対して、運行管理者による客観的な乗務員の健康状態(疾患、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無)の確認という重要な部分が無くなっている中で、健康状態の自己申告および体温、血圧の閾値による異常把握のみでは、「対面点呼と同等の行為」とはならないのではないか。特に、安全意識の高い事業者では、従来より、体温、血圧等の測定結果をふまえて確認しており、「対面点呼で見られていた運転者の表情等の微妙な変化が見られなくなることから、運行管理者と運転者による定期的なコミュニケーション等」では、「対面点呼と同等の行為」のレベルには届かないのではないか。運行管理者がドライバーの顔色や拳動を見て、健康起因事故に繋がる重大な疾病や疲労を発見し、回避したとの話もあり、これらの状態が体温、血圧に表れるのか疑問である。また、健康状態の自己申告について、対面でないため従来よりも虚偽の申告がされやすい状況になるのではないか。これまで、運行管理者が客観的に判断することで抑止できていた部分が無くなって、上記状況の可能性が増えると考えられる。運行管理者に代替して、客観的な判断ということであれば、体温、血圧を含む健康に関するバイタル情報から、AI 等による判断ということを取り入れるべきではないか。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。ご懸念の事象が生じないよう、機器要件、施設環境要件及び遵守事項を設けておりますが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>安全は業務効率(運行管理者の負担軽減等)より優先されるべき事項であり、その中で点呼は輸送の安全を担う運行管理の要と認識している。2024 年問題等を含め運輸業界が非常に厳しい労働環境であることは理解できるが、より高い安全を目指すべきと考える。今回の先行実施での内容、要件は現時点では最低レベ</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>

<p>ルと考え、情報技術、医療技術等の進化に合わせて継続的に高度化に対応した内容に合わせて法改正していくべきと考える。また、より安全な世界を実現するためには、積極的に情報技術、医療技術等の革新を推進すべきと考える。</p>	
<p>「自動点呼」という呼称について、誤解を招かないように実態に合わせた非対面点呼やシステム点呼等と表現すべきと考える。</p>	<p>業務前自動点呼及び業務後自動点呼については、既に自動車運送事業者において認知が進んでいることから、現時点で呼称の変更について検討しておりませんが、頂いたご指摘については、今後の制度設計に当たり参考といたします。</p>
<p>点呼での日常点検について、異常の有無だけでなく点検箇所、点検項目毎の点検結果をデータとして管理し、点呼システムと連携すべきと考える。日常点検時にスマホのアプリケーション等を活用し、点検箇所、点検項目毎の点検の実施とその結果を入力することで、日常点検の確実な実施と記録、安全性担保に繋がり、また、将来的には OBD2 等の車両データ(故障診断)とも連携することで、更に安全性を高めることが可能となると考える。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>今回の制度改正は 2024 年問題に代表される現場の負担を緩和する良い法改正だと感じている。しかし一方で、運行管理者の負担が減り管理体制が強化される可能性もあるが、いま事故や事件などの問題が防げていない状態の中で、安全強化の改正が含まれていないのは問題ではないかと考える。例えば、以前には脱法ドラックでの事故もあり、薬物パッチテストの定期的な実施を盛り込む、なりすまし防止や管理体制強化のために監視カメラを必須にして、トラック G メンの巡回時における必須チェックポイントに「点呼簿等の各記録の正しさを映像にて確認すること」を含めるなど、管理不行き届きの隠蔽が出来ないチェック体制を構築し安全管理を強化してほしい。効率化のみならず、安全対策についても一歩踏み込んだ方がいいのではないか。また、補助金によるサポートをお願いしたい。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。ご指摘のなりすましが生じないよう、確実な本人確認を行うための生体認証に係る機器要件や、ビデオカメラその他の撮影機器による点呼の実施状況を確認できる施設及び環境の要件等を設けており、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。また、国土交通省では、令和7年度当初予算において、遠隔点呼機器や自動点呼機器の導入費用に対する補助に係る予算を盛り込んでおります。</p>
<p>業務前自動点呼実施時の整備管理の方法については「整備管理規定にて明記する」とあるが、本来は整備管理者にて日常点検の実施結果に基づき自動車の運行の可否を決定することが必要であると思われる。しかし業務前自動点呼においてはこの点が欠落していると思われ、整備管理規定においては業務前自動点呼時の整備管理者の役割について明確にされることを期待する。更に、上記の通り整備管理者の確認方法をどうするのかの他にも、点呼前に日常点検を行うと</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っております。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>

<p>して車輌の鍵の管理方法をどうするのかなど、いくつかの懸念点が考えられる。</p>	
<p>運転者への指示事項については「リアルタイムでの伝達が必要となった場合の連絡体制の確保を求める」とあるが、これを点呼システムで行う場合かなり大掛かりな改修となると思われるため、この内容が機器要件に含まれる場合は早急に確定され公表されることを希望する。更に、このリアルタイムの伝達が常態化する様であれば、運行管理者の負荷も増加する事になり本来の自動点呼の意義が失われることが懸念される。</p>	<p>ご指摘の点については、必ずしも機器要件によって担保されるものではなく、あくまで、リアルタイムでの伝達が必要となった場合の連絡体制の確保を求めるものです。機器要件、施設環境要件及び遵守事項等については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っているのですが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>業務可否の判断については『運行管理者が確認する場合は必ずしも対面を求めるが、ビデオ通話等顔が見える方法を推奨とする』とあるが、こちらについてもシステムで行う場合は大掛かりな改修となるため、この内容が機器要件に含まれる場合は早急に確定され公表されることを希望する。更にこちらについても常態化する事で運行管理者の負荷が増大する事が懸念される。</p>	<p>ご指摘の点については、必ずしも機器要件によって担保される必要があるものではありません。機器要件、施設環境要件及び遵守事項等については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行っているのですが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>「点呼に用いる体温及び血圧の値を設定するのは運行管理者の業務」とあるが、この業務を運行管理者に限定する理由はあるのか。それが可能な運行管理者がいる場合もあるが、本来は社員の健康状態を管理するのは安全衛生管理者などが適任であると考えられ、場合によっては産業医などが決定する場合もあると思われる。点呼業務という事で運行管理者を推奨するのはいいが、運行管理者だけに確定する必要がないように思われる。</p>	<p>体温及び血圧の値の設定について、安全衛生管理者や産業医等の意見を参考することは問題ございませんが、最終的には、点呼において運転者等の健康状態の確認を行う運行管理者が値の設定を行うこととしております。</p>
<p>「業務後自動点呼の実施場所拡大の検討、内容及び要件を準用できることが想定され」とあるが、実施される際のシステムや環境を考えた場合、営業所又は車庫での実施と事業用自動車内での実施が同等のレベルになるとは考えにくく、大前提である対面点呼と同等の確実性が担保されるものとは言いにくいのではないか。例えは、血圧の測定などは平常時との比較で判断されるものであるが、同一の機器・環境で測定を行わないと正しい測定とはなりえないと考えられる。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行い、機器要件、施設環境要件及び遵守事項を設けておりますが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>

<p>「事業者は運転者が運行に要する携行品を確実に携行したことを確認できる体制を整えること」とあるが、無人となる営業所などでこれを実施するのはかなり困難であると考えられる。これを実現するためには、携行品を認識するための AI カメラやバーコードシステムなどの高度なシステムが必要になると考えられるが、具体的にはどのような方法を想定しているのか。</p>	<p>運転者が運行に要する携行品を確実に携行したことを確認できる体制について、その適切な方法については、自動車運送事業者により千差万別であることから、一律にその具体例を示すものではありませんが、遠隔点呼又は自動点呼の実施に当たっては、当該体制が確保されるようお願いいたします。</p>
<p>遠隔点呼や自動点呼などの新しい制度について、システムを開発するメーカーではある程度の開発準備期間は必要であるが、要件の確定の時期や交付の方法などは猶予期間がほとんどない状況であり開発作業の負担となっている。例えば、現状において業務前自動点呼の開始時期や最終的な要件が確定していない状況であるが、この場合メーカー側は未確定な条件で開発を行わざるを得ず、想定していない機器の要件などが加わった場合は、大掛かりな改修作業のコストを強いられることになる。現状でも今回記載した制度の懸念点が確定しない段階であると本来はシステムの開発は進められないが、開始時期に間に合うようにリリースする事も必要であり、想定で開発を進めているのが現状である。このシステム構成の変更というものは、発生した場合は開発工程全体を見直すケースなどもあり得るため開発メーカーにとっては大変な負荷となっている。更に、確定して公表される要件についても、発表される内容は不十分で詳細をすべて理解する事は困難な状況である。そのため、まずは制度の開始時期とその要件の公表の時期はしっかりと猶予期間を設けていただき、開発等の準備が出来るようにしていただきたい。要件の詳細についても、公式な制度として行政と開発メーカーが協議したり、質疑応答を行えるような機会を設けてほしい。</p>	<p>ICT を活用した点呼については、当該点呼の実施を自動車運送事業者に義務として課すものではなく、あくまで従前の対面点呼とは別の選択肢を設けるものですが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>
<p>運行管理高度化ワーキンググループについて、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であり、また、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、工程保留、手戻り、作り直し等が生じ、余分な開発コストがかかり、多少売価にも反映させる必要がある。効率的にムダなく開発が進められるよう、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</p>	<p>ご意見ありがとうございます。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。</p>

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。	
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設けてほしい。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のではないか。	ご意見ありがとうございます。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。
運行管理高度化ワーキンググループの委員においては、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。	ご意見ありがとうございます。頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。
点呼の方法について、ICT 等を利用したある方法での点呼に関してもし何らかの問題が生じた場合には、その報告を行うという定めを行っておくと、行政の改善及び業界においての問題是正・予防に資するのではないか。点呼方法について拡充する事についてはそこまで反対ではないが、しかしその確実性に関してのノウハウ・プラクティスは確立していない状況なのではないかと思われる。遠隔での点呼の場合、AI での自動生成画像等を用いての偽の点呼が取られる可能性等が無くはないのではないかと思われるが、もし問題事態の発覚があった場合は、業界及び適切な行政、問題事態・不法事態の是正・予防のために、その報告が行われるようあると良いのではないかと考える。	ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行い、機器要件、施設環境要件及び遵守事項を設けておりますが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。
事業者間・自動共実施賛成である。しかしながら事業者間=遠隔による人による点呼であるため、運行管理者側の負担が大きく実際の運用は極めて困難と思われる。また、自動点呼=完全システムによる点呼であり、人的負担が完全に解消する為大きな効果となるが、機器の不良・事故、事件発生時にシステム以外の部分が機能するのかに疑問が残る。タクシー配車を受託するコールセンターにおいて点呼のサポート(自動点呼実施時に不備や事故等が発生した際に、システムからコールセンターに警告がなされ、この警告に対して、現地の運行管理者へ電話連絡する仕組み)ができれば、夕方から翌朝までの運行管理・配車業務を一元化できるのではないか。	ICT を活用した点呼については、輸送の安全の確保を前提としたうえで、対面による点呼と同等の効果を有するよう、運行管理高度化ワーキンググループにおける議論も踏まえたうえで所要の要件の検討を行い、機器要件、施設環境要件及び遵守事項を設けておりますが、頂いたご意見も踏まえ、引き続き適切な制度設計に努めてまいります。

本改正とは関係のない意見が3件ありました。頂いたご意見について、国土交通行政の参考といたします。

以上