

無人点呼、セルフ点呼が日常に。

乗務後自動点呼が、 やっとこ始まるよ〜

— 12月7日締切パブリックコメント「乗務後自動点呼要項」を読み解く —

朝はIT点呼、日中はグループ企業遠隔点呼、そして深夜はロボットで自動点呼。
あなたの会社はそんな点呼形態を許容しますか？ しませんか？

本制度の真の意図は、「運行管理一元化・高度化」でしょう。
運行管理者が扱うすべての情報のデジタル化なしには、遠隔点呼・自動点呼は成立しません。
バスは車庫、営業所統廃合時代、トラックはM&A時代、
データの一元化なしに、営業所運営の迅速な決断は出来ないと思います。
そして、もうひとつの疑問。
点呼をロボットに「代行」して得られる時間を、運行管理者は何に使うべきだろうか？

残業
チェック!フェード減少
トレーニング
やらなきゃ!

乗務後自動点呼機器の認定制度

- ・自動点呼って何？ 用語の定義
- ・自動点呼機器メーカーの義務
- ・自動点呼機器認定一覧表イメージ
- ・過労運転防止器機器と似ている点、似ていない点
- ・乗務後自動点呼要項、気になる「その他要件」

事業者が自動点呼をはじめるには

- ・乗務後自動点呼機器の選び方
- ・ロボット点呼を対面点呼とみなせる意味
- ・11の遵守事項、どれがタイヘン？
- ・遠隔点呼 VS ロボ点呼 どっちがハードル高い？
- ・ロボット点呼申請書の書き方

セルフ点呼解禁の真の意味、可能性とは？

- ・肝心の乗務前自動点呼は、どうなるのか？
- ・ロボット点呼があぶりだす、事業者の不都合な真実
- ・プロの運行管理者 VS ロボット
どっちの点呼が安全か？
- ・点呼未実施 VS ロボット点呼 事業者の本音はどっち？
- ・運行管理者 3.0、セルフ点呼で浮いた時間は
何に使われるべきか？
- ・あいまいな「プロドライバー」の定義と運転適性管理

スピーカー

東海電子株式会社 代表取締役CEO・運輸安全JOURNAL編集長 杉本 哲也



12 / 金
23
13:30-15:00

開催方法

ZOOMによるオンライン形式 (30分前よりご参加頂けるよう調整いたします)

申込方法

下記URLまたはQRコードより登録をお願いいたします。
https://us06web.zoom.us/webinar/register/WN_XP15SyHuQtuLP4_JZ9Vfog

