

4 これまでの「運輸安全マネジメント評価」の実施状況

4.1 評価実施事業者

平成18年10月から平成20年8月までの間に、全国で運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は、以下の表のとおりです。

運輸安全監理官室では、平成19年10月から平成20年9月までの間に、鉄道事業者26社、バス事業者13社、タクシー事業者4社、トラック事業者4社、海運事業者8社、航空運送事業者12社の計67社の事業者に対し、2回目の評価を実施しています。

(平成18年10月～平成20年8月)

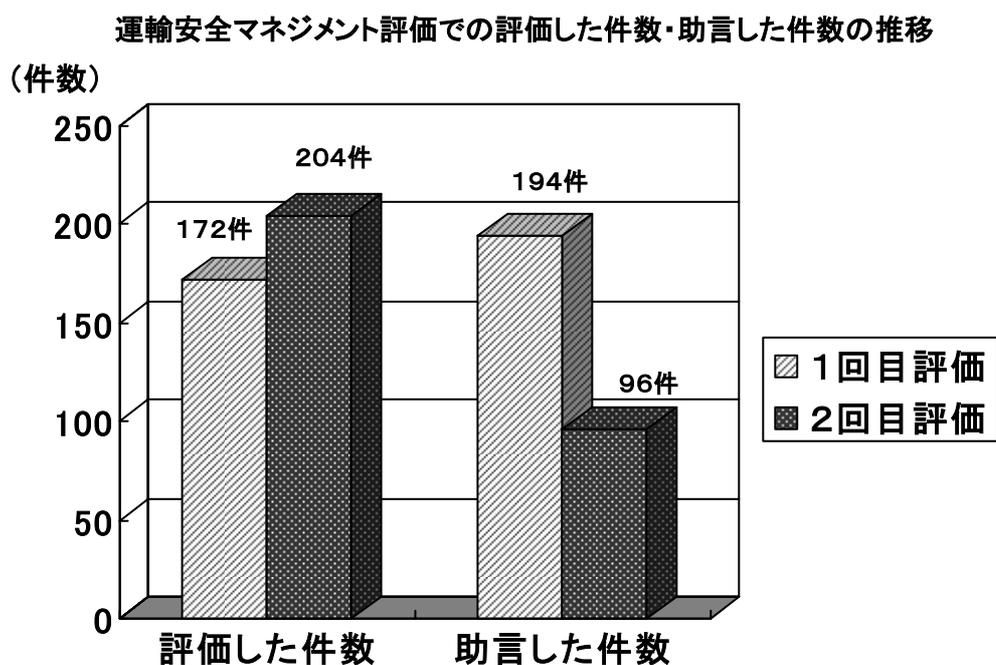
実施部局 モード	本省	北海道	東北	北陸 信越	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	合計
鉄道	54	23	17	27	23	24	19		15	7	9	0	218
自動車	61	8	7	6	36	24	22		12	5	14	2	197
海運	34	12	10	9	38	19	44	17	11	27	163	6	390
航空	35												35
合計	184	43	34	42	97	67	85	17	38	39	186	8	840

4.2 評価結果

これまで運輸安全調査官が運輸安全マネジメント評価を実施した事業者（以下「評価実施事業者」といいます。）では、全般的にみて基本的な安全管理のための体制や関連規程類の整備等の枠組みについては概ね構築されていました。

しかしながら、本制度導入2年を経過したところではありますが、その取組み内容については十分でない部分も見受けられ、事業者間あるいはモード間で程度の差があることも確認できました。

また、2回目の評価を実施した評価実施事業者では、初回評価で指摘した点を踏まえ、輸送の安全のPDCAサイクルを適切に機能させ、着実に改善を進めている場合が多いことが確認できました。



これまでの運輸安全マネジメント評価で確認した、評価実施事業者における安全管理体制の構築・改善に関する取組み状況の概要は、以下のとおりです。

それぞれ「評価の主なポイント」を記載していますので、取組みを進める上での参考として下さい。

(1) 経営トップのコミットメント、経営トップの責務

評価実施事業者中約71%の事業者では、経営トップが自らの責任・役割を十分に認識し、リーダーシップを発揮し、安全方針の策定・周知、安全重点施策の策定、重大事故等の対応体制の整備、安全投資・安全組織整備、安全管理体制の見直しなどに、主体的に関与し、強力にリーダーシップを発揮し、積極的に取り組んでいました。

評価の際には、安全管理体制の一層の充実・強化のため、経営トップが、今後とも強力なリーダーシップを不断に発揮し、引き続き、経営トップが安全管理体制に対して積極的に関与していただくことを、全ての評価実施事業者に対し求めています。

(2) 安全方針

評価実施事業者中約98%の事業者では、経営トップが、輸送の安全に関する基本理念として「安全方針」を明確に定め、各種会議体、各種式典での社長訓示、現場巡回、イントラネット、携帯カードの配布等、あらゆる機会を通じ、社内への周知徹底に努めていました。

また、評価実施事業者中約13%の事業者では、安全意識アンケート調査を実施し、安全方針の社員の理解度・浸透度合いを把握し、その結果を踏まえ、安全方針の周知・指導方法の見直しを行うなど、独自の取組みを推進していました。

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

北海道旅客鉄道株式会社、北海道国際航空株式会社、

西日本旅客鉄道株式会社、全日本空輸株式会社

(3) 安全重点施策

評価実施事業者中約26%の事業者では、年間の安全目標と目標達成に向けた取組み計画などで構成される安全重点施策について、部門毎や課題別にその内容を具体的に定め、その達成状況を定期的に把握し、必要に応じて、適時の見直し・改善を行う仕組みを確立し、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：18社、初回評価で助言した社数：15社

2回目評価で評価した社数：25社、2回目評価で助言した社数：3社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

中越運送株式会社、帝都自動車交通株式会社、東京都観光汽船株式会社、
田淵海運株式会社、佐川急便株式会社、鶴見サンマリン株式会社

★評価の主なポイント

安全重点施策は、以下のPDCAサイクルの仕組みを作り、運用しているか。

P：安全方針に沿った安全重点施策を策定し、責任者、手段、日程等を含め達成状況が把握できるよう、部門・階層別に実践的な施策を策定

D：安全重点施策を計画的に実施

C：安全重点施策の進捗状況・達成度の把握

A：少なくとも1年毎に見直し実施

(4) 情報伝達及びコミュニケーションの確保

評価実施事業者中約72%の事業者が、安全に関する情報の共有化や情報の収集・周知のための本社と現場間、部門相互間での情報伝達・コミュニケーションについて、各種会議体の新設・活用や本社幹部の現場巡回による意見交換などを通じて、社内の縦断的・横断的な輸送の安全に関するコミュニケーションの充実・強化に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：37社、初回評価で助言した社数：4社

2回目評価で評価した社数：30社、2回目評価で助言した社数：1社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

東京地下鉄株式会社、JFE物流株式会社、南海フェリー株式会社、
名門大洋フェリー株式会社、久米商船株式会社

★評価の主なポイント

情報伝達・コミュニケーションについて以下の仕組みを作り、運用しているか。

- 1) 経営管理部門における関係法令等の遵守及び安全最優先の原則の重要性に関する自覚と社内への周知徹底
- 2) 現場の顕在的・潜在的課題が現場から経営管理部門にボトムアップされるコミュニケーションの確保
- 3) 経営トップを含む経営管理部門から現場へのトップダウンのコミュニケーションの確保
- 4) 社内の縦断的・横断的な輸送の安全の確保に関する必要な情報の共有
- 5) 関係法令に従った輸送の安全に関する情報の公表の実施
- 6) 旅客運送事業者では、必要に応じ、利用者に対する不安全行動への厳格な対応の徹底
- 7) 必要に応じ、安全に関する情報のデータベース化とアクセス手段の確保
- 8) 必要に応じ、目安箱等のヘルプラインの設置

(5) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

評価実施事業者中約17%の事業者が、事故情報やヒヤリ・ハット情報を積極的に収集し、整理・分析し、発生原因を究明し、再発・予防策を講じる取組みを推進していましたが、それ以外の評価実施事業者においては、情報収集のための仕組み作りを進めていますが、集めた情報の活用までに至っていませんでした。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：12社、初回評価で助言した社数：28社

2回目評価で評価した社数：19社、2回目評価で助言した社数：12社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

九州旅客鉄道株式会社、関西汽船株式会社、東京都交通局、

ヤマト運輸株式会社、中国ジェイアールバス株式会社、

旭タンカー株式会社

★評価の主なポイント

事故等に関する情報の報告等（リスク管理）について以下の仕組みを作り、運用しているか。

- 1) 事故等に関する情報（不具合・リスク情報を含む。以下同じ。）の明確化
- 2) 事故等に関する情報の経営トップまでの適時適切な報告
- 3) 報告された事故等に関する情報の分類・整理、類似事例及びリスクの明確化
- 4) 分類・整理され、リスクが明確化された事故等に関する情報の評価（事故の発生確率と影響の大きさ等）
- 5) 上記情報の評価に対する対応措置の検討とその実施
- 6) 上記対応措置の効果の把握・検証と対応措置の見直し
- 7) 必要に応じ、各種エラーや「事故の芽」事象及びその対応措置が報告される環境整備
- 8) 他社事例・他モード事例の活用

(6) 重大な事故等への対応

評価実施事業者中約32%の事業者が、全社的に対応すべき重大な事故等の発生を想定し、各種対応マニュアルを整備し、定期的に当該事故等を想定した全社的訓練を実施し、それらの結果を検証し、次回訓練や各種対応マニュアルの見直しを行うなど、全社的な事故対応体制の充実・強化に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：29社、初回評価で助言した社数：9社

2回目評価で評価した社数：32社、2回目評価で助言した社数：1社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

小田急電鉄株式会社、全日本空輸株式会社、横浜市交通局

★評価の主なポイント

重大な事故等への対応について以下の仕組みを作り、運用しているか。

- 1) 重大な事故等の発生に備え、責任者を定め、事故等の応急措置・復旧措置の実施、事故原因・被害の調査分析等にかかる責任・権限等の必要事項を明示した手順書の作成及び社内周知
- 2) 必要に応じ、適切な想定シナリオのもと、訓練を実施し、訓練の効果、責任・権限等の妥当性を検証
- 3) 手順書等の見直しと今後の訓練計画への反映
- 4) 事故速報体制の整備と重大事故発生時の事故原因、再発防止策の社内周知

(7) 安全管理体制の維持に必要な教育・訓練等

評価実施事業者中13%の事業者が、経営管理部門を含む安全管理体制の維持に必要な要員に対し、安全管理体制の維持に必要な教育・訓練を実施し、その効果を検証・評価し、事後の教育・訓練計画に反映する仕組みを構築し、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：9社、初回評価で助言した社数：26社

2回目評価で評価した社数：13社、2回目評価で助言した社数：19社

★評価の主なポイント

1) 安全管理要員に対する安全管理体制の維持に必要な教育・訓練等について以下のPDCAサイクル仕組みを作り、運用しているか。

P：経営管理部門の安全管理担当要員に対する安全マネジメントのコンセプトを理解させるための教育・訓練の計画（責任者、プログラム、日程等）

D：教育・訓練の実施

C：教育・訓練の効果、プログラム等の検証

A：検証を踏まえた教育・訓練の見直し

2) 技能要員に対する技能の習得・維持に必要な教育・訓練等について以下のPDCAサイクル仕組みを作り、運用しているか。

P：要員の必要な能力の習得及び獲得した技能の維持のための教育・訓練・研修の計画（必要な能力、技能の特定と研修等プログラム、日程等）

D：教育・研修等の実施

C：教育・研修等の効果、プログラム等の検証

A：検証を踏まえた教育・研修等の見直し

3) 「事故」体験の共有のための取組

(8) 内部監査

評価実施事業者中8%の事業者が、輸送の安全に関するPDCAサイクルのC（Check：評価）にあたる、自社による経営管理部門を含む安全管理体制に係る内部監査の実施体制や手順を確立し、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：2社、初回評価で助言した社数：55社

2回目評価で評価した社数：9社、2回目評価で助言した社数：19社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

中越運送株式会社、京都市交通局

★評価の主なポイント

内部監査について以下のPDCAサイクルの仕組みを作り、運用しているか。

P：内部監査の手順の文書化、内部監査の計画（頻度：少なくとも1年毎、重大事故発生時は臨時）

D：経営陣による内部監査の重要性の周知徹底等の支援実施、内部監査体制の整備（内部監査の客観性の保持）、
内部監査の実施、内部監査のフォローアップ

C：内部要員の力量、監査の有効性・機能性の検証

A：内部監査の手順、体制等の見直し

（内部監査要員に対する教育・訓練）

P：内部監査要員に必要な教育・訓練の計画（責任者、プログラム、日程等）

D：教育・訓練の実施

C：教育・訓練の効果、プログラム等の検証

A：検証を踏まえた教育・訓練の見直し

(9) 見直しと継続的改善

評価実施事業者中7%の事業者が、輸送の安全に関するPDCAサイクルのA(Act:改善)にあたる、内部監査等を活用した安全管理体制の見直し(マネジメント・レビュー)と継続的改善について、仕組み作り、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：5社、初回評価で助言した社数：47社

2回目評価で評価した社数：9社、2回目評価で助言した社数：21社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

中越運送株式会社、株式会社マロックス

★評価の主なポイント

見直しと継続的改善について以下のPDCAサイクルの仕組みを作り、運用しているか。

(安全管理体制の見直し)

- 1) 見直しの計画(頻度：少なくとも1年毎、重大事故発生時は、臨時)
- 2) 見直しの実施体制、手法等の確立
- 3) 見直しの実施(安全管理体制の実施状況の確認、改善の必要性和実施時期の評価)
- 4) 見直しの効果、実施体制、手法等の検証
- 5) 見直しの計画、実施体制、手法等の見直し

(継続的改善)

- 6) 継続的改善の手順の文書化
- 7) 継続的改善の実施体制、手法等の確立
- 8) 継続的改善の実施
- 9) 継続的改善の効果、実施体制、手法等の検証
- 10) 継続的改善の手順、計画、実施体制、手法等の見直し

4. 3 各分野の運輸事業者の安全管理体制の構築・改善の状況

これまで実施した運輸安全マネジメント評価等において把握した、各モードの運輸事業者における安全管理体制の構築・改善の状況の概要は以下のとおりです。

(1) 鉄道モード

- ① JR各社、大手民鉄及び公営地下鉄の取組み状況等
 - ・運輸安全マネジメント制度の理解と取組みレベルに差はあるものの、ガイドラインで求めている安全管理体制はほぼ構築・運用されている。
 - ・従来からハード・ソフト両面の様々な取組みが実施されているが、それらの取組みをマネジメント的に体系化すること、特に、PDCAサイクルのCAの取組みの構築・推進が課題である。
 - ・JR各社のうち事業規模の大きい事業者では、支社に相当の裁量・権限を付与しており、それら支社の安全管理体制の構築・運用状況については、これまでに実施した運輸安全マネジメント評価において把握できていない。
- ② 地方鉄道・索道事業者の取組み状況等
 - ・総じて、取組み途上であり、特に、PDCAサイクルのCAの取組みについて、多くの事業者が未構築である。
 - ・特に、索道事業者は、事業規模が小さく、当該事業者に適した安全管理体制の構築・運用のあり方とその手法を確立することが課題である。

(2) 自動車モード

- ① 総じて、運輸安全マネジメント制度の浸透度が比較的低く、安全管理を現場に委ねている傾向が強い。
- ② バス事業者の取組み状況等
 - ・都市圏の大手バス事業者は、安全管理体制を構築しているものの、その運用が十分でない事業者が多く見受けられる。
 - ・地方のバス事業者は運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低く、取組み途上である。

③ タクシー事業者の取組み状況等

一部の事業者を除き、都市圏・地方の事業者を問わず、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低く、取組み途上である。

④ トラック事業者の取組み状況等

- ・大手5社は、総じて、安全管理体制の構築・改善に向け積極的に取り組んでいる。
- ・それ以外の事業者は、一部の事業者を除き、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低く、取組み途上である。
- ・全国ネットの大手トラック事業者は支社等に相当の裁量・権限を付与しており、それら支社の安全管理体制の構築・運用状況については、把握できていない。
- ・下請け先に対する適切な安全管理の充実・強化が課題である。

⑤ 評価対象事業者以外の事業者については、総じて運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低いため、引き続き、普及・啓発を図り、安全管理体制の構築を確立することが課題である。

(3) 海運モード

① 大規模・中規模事業者の取組み状況等

ア I S M (International Safety Management 船舶安全管理システム) 認証事業者

ガイドラインで求めている安全管理体制がほぼ構築、運用されており、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が比較的高い。

イ 旅客船事業者

安全管理体制を構築しているものの、その運用が十分でない事業者が見受けられ、運輸安全マネジメント制度に対する理解度にばらつきがある。

ウ 内航海運業者

荷主からの要求により安全管理の意識が強く、安全管理体制の運用レベルは比較的高いものの、運輸安全マネジメント制度に対する理解度にばらつきがある。

エ 備船を使用している事業者については、当該備船の船主に対する適切な

安全管理の充実・強化が課題である。

② その他の事業者の取組み状況等

- ・ 上記①以外の旅客船事業者及び内航海運業者にあつては、総じて、取組み途上であり、特に、PDCAサイクルのCAの取組みについて、多くの事業者が未構築である。
- ・ 事業規模が小さく、当該事業者に適した安全管理体制の構築・運用のあり方とその手法を確立することが課題である。

(4) 航空モード

- ① 総じて、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が比較的高く、マネジメント的な取組み（SMS：Safety Management System/安全マネジメントシステム）が進められている。
- ② グループ企業では、個々の会社の取組みに加えて、親会社及び各子会社が連携してグループ全体としての取組みを進めている。
- ③ 航空事故発生時の社会的影響の大きさを勘案し、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の促進などリスク管理の取組みの更なる充実・強化を図ることが望ましい。
- ④ 外注先（整備・運航）に対する適切な安全管理の充実・強化について把握する必要がある。
- ⑤ 評価対象事業者以外の事業者については、その過半数以上が自主的に安全管理規程を作成しているなど、安全意識、法令遵守の徹底など安全管理体制の構築に努めている。