

## 運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめ

### 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方

～これまでの10年を踏まえた運輸安全マネジメントのスパイラルアップに向けて～

### 今後の運輸安全マネジメント制度に関する基本的な考え方

運輸安全マネジメント制度は、過去の運輸事業における重大事故の教訓から、各運輸事業者が経営トップのリーダーシップの下、安全統括管理者の選任及び安全管理規程の作成を通じ、PDCAサイクルを意識したスパイラルアップにより会社全体が一体となった安全管理体制の構築や安全に関する取組を行い、これに対して国土交通省の評価チームが取組状況を確認し、継続的改善に向けてプラス評価や助言を実施する制度である。本制度は平成18年10月に導入され、これまで陸海空の事業者に対し、本省、地方運輸局等合わせて、延べ約7,500者の評価を行い、安全管理に係る取組の継続的改善を支援してきた。また、運輸安全マネジメント制度に対する理解促進のためのセミナーを本省、地方運輸局等合わせて約350回開催した。このような官民の精力的な取組の結果、本制度は運輸事業者の間で概ね定着し、事故件数、事故原因等から見ても一定の効果を得ている。

その一方で、制度実施後10年を経て、未だ達成できていない課題、社会環境の変化により新たに生じた課題も多い。未だ取組の途上にある事業者が多数存在すること、自動車輸送分野において対象外事業者が多数存在すること、テロ、感染症等の新たなリスク、自然災害リスク等への取組の促進の必要性等である。

とりわけ、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故を契機として、貸切バス事業者に対する安全性の確保の要請が高まり、道路運送法が改正されたことを踏まえると、当面は、貸切バス事業者に対する取組に重点を置くことが必要である。また、自動車輸送分野においては、相当数の事業者が努力義務に留まっていることから、運輸安全マネジメント制度を自動車輸送分野へより浸透させていくことが必要である。

一方、全ての分野に共通する課題として、運輸安全マネジメント制度の10年間の知見を踏まえて、ガイドラインの見直し、運輸安全マネジメント評価の類型化等を行うとともに、今後、より効果的に評価を行うため、評価体制の強化や安全統括管理者との密接な連携等の措置を講じることが必要である。また、努力義務事業者であっても、運輸事業において、安全の確保が基本的使命であることは変わらない。事業者が経営の観点から自主的に安全管

理体制の構築に取り組むことを促進するため、各種インセンティブの付与等の措置を講じるべきである。

以上のような運輸安全マネジメント制度を深化させる取組に加え、社会的な環境の変化と新たな要請に応じて、効果的に運輸安全マネジメント評価を実施するため、国の体制の強化を図ることが必要である。評価職員に求められるスキルが多様化・高度化していることを受け、中長期的視野に立った人材育成を行う等実施体制の強化を図るとともに、日進月歩の情報通信技術にも目を向け、運輸事業の安全管理にどのような効果をもたらすか、継続的に議論を行うことが求められる。

以上のような措置を総合的に推進していくことにより、制度実施10年を経た運輸安全マネジメント制度自体のスパイラルアップを図っていくべきである。

## **自動車輸送分野における措置**

### **1. 貸切バス事業者の安全性向上のための重点的な措置**

貸切バス事業については、平成24年の関越道事故を受けて、全事業者を運輸安全マネジメント制度の対象とした。しかし、その後平成28年1月に軽井沢スキーバス事故が発生し、貸切バス事業の安全性の確保の要請が高まり、平成28年12月に道路運送法が改正された。このような状況を踏まえ、安全確保の取組に構造的な問題がある貸切バス事業者の存在も否定できないことから、運輸安全マネジメント制度においても、貸切バス事業について、以下の措置を重点的に実施すべきである。

#### **(1) 貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価の重点的实施**

貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価の実施は喫緊の課題であり、平成25年に全事業者が運輸安全マネジメント制度の対象とされて以降、約700者に対して運輸安全マネジメント評価を行った。しかし、未だ約3,400者に対する評価が未実施となっていることから、平成29年度以降、本省において必要な体制を整備し、貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価を重点的に実施することにより、概ね今後5年間で全ての貸切バス事業者の安全管理体制をチェックする。

#### **(2) 行政処分を受けた貸切バス事業者の事業許可の更新に際しての運輸安全マネジメント評価の要件化**

改正された道路運送法では、貸切バス事業について事業許可の更新制が導入された。これと連携し、行政処分を受けた貸切バス事業者が事業許可の更新を行う場合、認定事業者による運輸安全マネジメント評価を受けることを更新の要件とする。

### **2. 自動車輸送分野の取組を促進するための方策**

自動車輸送分野は、中小事業者が多く、運輸安全マネジメント制度に基づく安全管理体制の構築について未だ取組の途上にある運輸事業者が数多く存在するとともに、トラック事業者、タクシー事業者については相当数の事業者が努力義務に留まっている。このような状況を踏まえ、以下のような措置を実施すべきである。

#### **(1) 各種インセンティブの付与による運輸安全マネジメント制度への自発的参加の促進**

努力義務事業者であっても、輸送の安全の確保に責務を負っていることに変わりはなく、運輸安全マネジメント制度に自発的に参加していくことが望ましい。このため、表彰制度の創設、Gマーク制度との連携、損害保険会社との連携強化等により環境を整備し、努力義務事業者が経営的な観点から自発的に参加するよう促していく。

## **(2) トラック事業、タクシー事業における運輸安全マネジメント制度の適用範囲の拡大**

運輸安全マネジメント制度導入当時、自動車運送事業者については、3カ所以上の相当規模の営業所を有する事業者を念頭にトラック事業、タクシー事業について300両以上の車両を保有する事業者を対象とした。これは、組織としての安全管理を実施するという観点からは、営業所数の多い事業者の方が単数の営業所しか有さない事業者よりも安全管理体制の高度化がより重要との考え方に基づくものである。今回この考え方をさらに進め、自動車運送事業で運輸安全マネジメント制度の対象となる事業者は相当規模の営業所を2カ所以上有する事業者とし、200両以上の車両を保有する事業者とする。

なお、第一当事者事故等を惹起し、かつ、行政処分を受けた事業者は、より安全性のレベルが低いと認められることから、これらの事業者に対しては、引き続き自動車局と連携して運輸安全マネジメント評価を推進する。

### **全ての分野に共通する措置**

## **3. 事業者の取組の深化を促進する方策**

運輸安全マネジメント制度については、制度施行後10年を経て、未だ達成できていない課題、社会環境の変化により新たに生じた課題も多い。これらの課題を的確に把握するとともに、10年間の経験を踏まえて適切に対応することが必要である。

### **(1) 社会環境の変化に応じたガイドラインの見直し**

この10年間に運輸事業を巡る社会環境や事業環境は大きく変化している。どの運輸分野においても、人手不足、高齢化、車両・施設の老朽化等の問題が顕在化しており、このような課題への対応は喫緊の課題である。また、テロ・感染症等新たなるリスクと考えられる分野への対応、災害への対応等の問題についても社会的要請が高まっている。以上の点について、経営トップが強く認識し、率先して対応を行っていくべきである。

さらに、10年間の評価の実績から、事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活

用において、報告者に不利益が生じない仕組みの確立と意識の醸成が重要であること、また、内部監査において、親会社、グループ会社、協力会社等の社外の協力による実施や民間リスクマネジメント会社等のノウハウの活用が有効であること等が判明している。

このような社会環境や事業環境の変化、10年の評価で得られた知見について、経営トップが強く認識しPDC Aサイクルを用いた対応を新たに行っていくべきことを「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に明記すべきである。

## **(2) 安全統括管理者への支援**

運輸事業者における安全管理の向上のためには、安全統括管理者の役割が極めて重要である。また、安全統括管理者の活動を支援する上では、国土交通省と安全統括管理者間及び安全統括管理者同士の連携を日ごろから密に図っていくことが有効である。このためのプラットフォームとして「CSMO (Chief Safety Management Officer) フォーラム (仮称)」を創設すべきである。具体的には、国土交通省と安全統括管理者間のコミュニケーション・ツールとして、安全統括管理者ヒアリングやITを活用したオンライン相談を実施し、事業者における安全管理体制の確認手法としても活用するとともに、安全統括管理者同士の連携強化策として、全国規模、地方ブロック単位で安統管ネットワーク会議を実施する。

## **(3) 自主的な取組を促進するためのインセンティブの強化**

努力義務事業者の自主的な参画及び既に取組を進めている事業者の更なる取組の深化の促進の両面から、運輸安全マネジメントを実施する上でのインセンティブは重要である。このため、運輸安全マネジメント制度に関する表彰制度の創設、トラック業界のGマーク制度との連携を検討すべきである。また、運輸安全マネジメント制度に参画する優良事業者に対する取扱いについて、損害保険会社との連携を強化すべきである。

また、努力義務に留まっている事業者の中には、運輸安全マネジメントに関心を有するが、どのように実施すべきかわからない事業者も数多く存在する。このような事業者の取組を促進するためには、オンライン相談も有効なツールであり、積極的に活用すべきである。

## **(4) 中小規模事業者への対応**

これまでの実績や事業者アンケートから、運輸安全マネジメントの取組を難しいと感じる中小規模事業者が少なからず存在している。このため、中小規模事業者向けのガイドラインを策定するとともに、自社のみで運輸安全マネジメントを実施することが困難な事業者においては、民間リスクマネジメン

ト会社等の第三者を活用することも有効である旨、当該ガイドラインにおいて示すべきである。また、グループ、系列事業者、協力会社間の連携も効果的であり、これらの中核となる企業が取組をリードすることを促進するための施策を検討すべきである。

#### **4. 効果的な評価を行うための体制の強化**

これまでの10年間の制度の運用実績を踏まえると、既に高いレベルで安全管理体制が構築されている事業者に対しては、より高い安全文化のレベルに到達するための高度な助言が求められる。また、安全マネジメントの取組の途上にある事業者に対しては、よりわかりやすく、取組のきっかけになるような助言が求められる。このように評価職員に求められるスキルは多様化、高度化しつつある。

このため、評価職員の分析力、提案力を向上するため、民間リスクマネジメント会社等との連携、人材交流の推進等人材育成方策の強化やこれまで10年間の評価事例を類型化したデータベースの作成等による効果的な評価の基盤を強化する措置を講じることが必要である。さらに、作成されたデータベースを活用し、事業者による安全管理体制の構築をオンラインで支援することも検討すべきである。

#### **5. 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用**

急速に発展する情報通信技術は、運輸事業を大きく変化させている。特に、近年、自動車について、ナビゲーションシステム等が普及するとともに自動運転技術も開発が進められるなど運転支援システムが急速に進歩している。また、デジタル・タコグラフやドライブ・レコーダのデータを活用した運行管理システムの開発も進められている。より効率的・効果的な安全管理体制の構築のため、ビッグデータ解析、IoTやAIの技術進歩を視野に入れて、運輸安全マネジメント分野へのこうした情報通信技術の活用を検討していくことを期待する。