

「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の
一部を改正する法律」に基づき実施している
運輸安全マネジメント評価
の実施結果概要について

平成19年4月25日

国土交通省大臣官房運輸安全監理官

目 次（案）

1. はじめに	1
2. 「運輸安全マネジメント評価」の概要	2
2. 1 「運輸安全マネジメント評価」の経緯等	2
2. 2 「運輸安全マネジメント評価」の実施イメージ	3
3. 「運輸安全マネジメント評価」評価結果について	6
3. 1 評価実施事業者	6
3. 2 評価結果	8
3. 2. 1 全般的にみた運輸事業者に対する主な評価及び指摘事項	8
3. 2. 2 各分野毎（鉄道、航空、自動車及び海運分野）の 安全管理体制の概要及び課題	12
3. 2. 3 輸送の安全の確保に係る取組みの参考事例	16
4. 事業者に対するアンケート調査結果について	27
4. 1 アンケート調査の概要	27
4. 2 アンケート集計結果の概要	28
4. 3 評価に対する意見・要望等	30
5. 「運輸安全マネジメント評価」に係る今後の課題	32

1. はじめに

これは、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（平成18年法律第19号）¹⁾に基づき実施している運輸安全マネジメント評価の実施結果概要について、「鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条の二第一項及び航空法第一百三十四条の二の規定に基づく安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」（平成18年8月3日国官運安第31号）²⁾に基づき、運輸事業者の安全に関する意識の向上を促すことを目的として公表するものです。

1) 詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/msg.html#train01>をご覧ください。

2) 詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/singikai/unyu/tousinh06.html>をご覧ください。

2. 「運輸安全マネジメント評価」の概要

2. 1 「運輸安全マネジメント評価」の経緯等

平成17年以降、JR西日本の福知山線列車脱線事故をはじめ、鉄道、航空、自動車及び海運の各分野においてヒューマンエラー³⁾に起因すると考えられる様々な事故やトラブルが相次いで発生しており、運輸事業における安全の確保は、喫緊の課題となっています。

そこで、これらの事故やトラブルに対応するため、平成17年6月に国土交通省内に、事務次官を委員長とし、関係局長や有識者で構成される「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」⁴⁾を立ち上げ、様々な検討を進めてまいりましたが、平成17年8月にその中間とりまとめを行い、以下の2点について提言がなされました。

J R西日本福知山線列車脱線事故現場



- ①運輸事業者自らが、自己責任原則の下、トップから現場まで一丸となった安全管理のための体制の構築を図ること
- ②運輸事業者自らが構築した安全管理体制の評価を国が行うこと

この提言を受けて、

- ①運輸事業者自らが構築した安全管理体制を記載した安全管理規程の作成及び届出、安全管理体制の運営を統括管理する安全統括管理者の選任及び届出の運輸事業者に対する義務付け
- ②運輸事業者が構築した安全管理体制を国がチェックする「運輸安全マネジメント評価」の実施

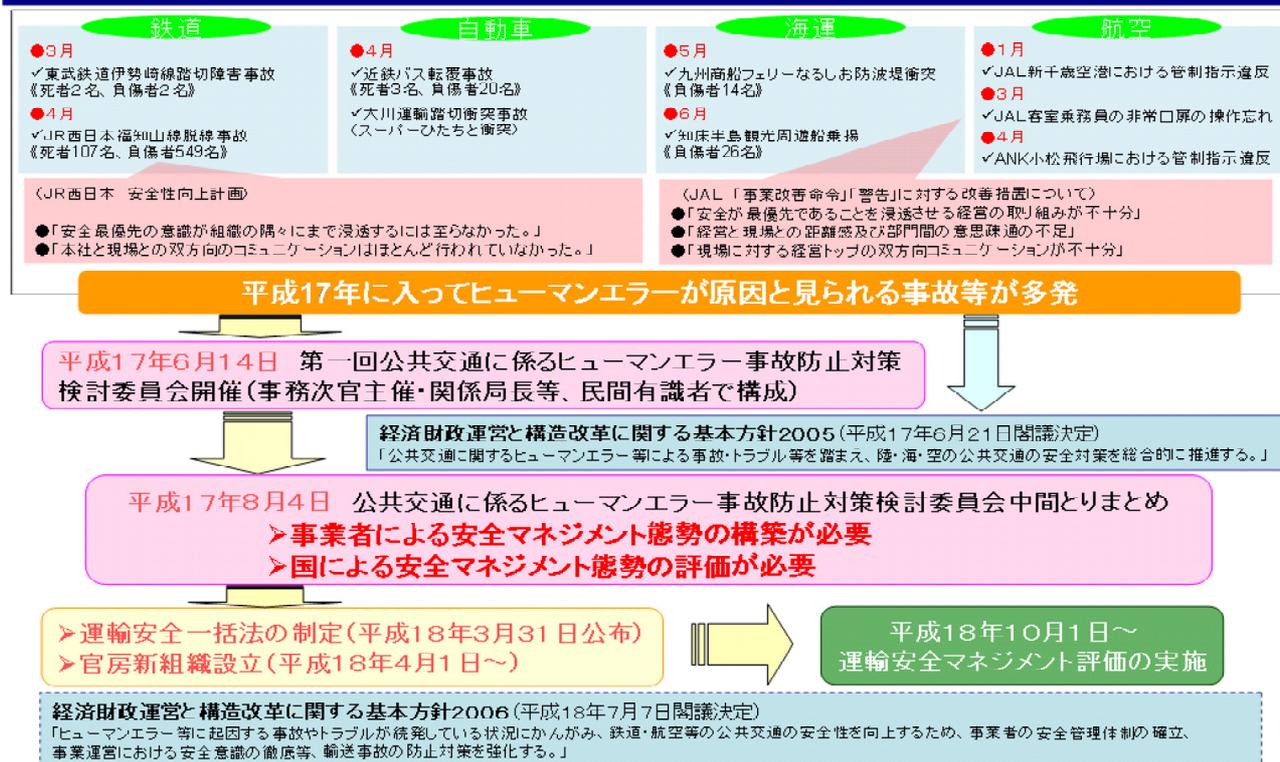
等を内容とする「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（以下、「運輸安全一括法」という。）が制定され、平成18年10月1日から施行されました。

3) ヒューマンエラー

人間と機械が協調して目的を達成するためのシステム（ヒューマン・マシン・システム）の中で、人間の側が自分に割り当てられた仕事、あるいは人間の運転者等に期待された能力の水準を満たすことに失敗したため、システム全体がトラブルを起こしたり、動作停止状態になったりしたもの。

4) 詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/human/human.html>をご覧ください。

運輸安全マネジメント評価の経緯等



2. 2 「運輸安全マネジメント評価」の実施イメージ

「運輸安全マネジメント評価」は、従来からの保安監査⁵⁾とは異なる観点による新しい取り組みにより、経営の責任者、安全統括管理者等の経営幹部に対する面談調査、書類調査等を通じ、国に届出がなされている安全管理規程に記載されたとおりに安全管理体制が適切に構築され、それがシステムとして適切に機能しているかどうかについて、「安全管理規程に係るガイドライン」⁶⁾(以下、「ガイドライン」という。P. 5参照。)に規定されている14項目に沿って評価を行い、必要に応じて助言等を行う制度です。

例えば、経営トップが、安全管理体制を具体的に把握し、現場の情報、課題等がフィードバックされる仕組みが構築されているかという観点から、

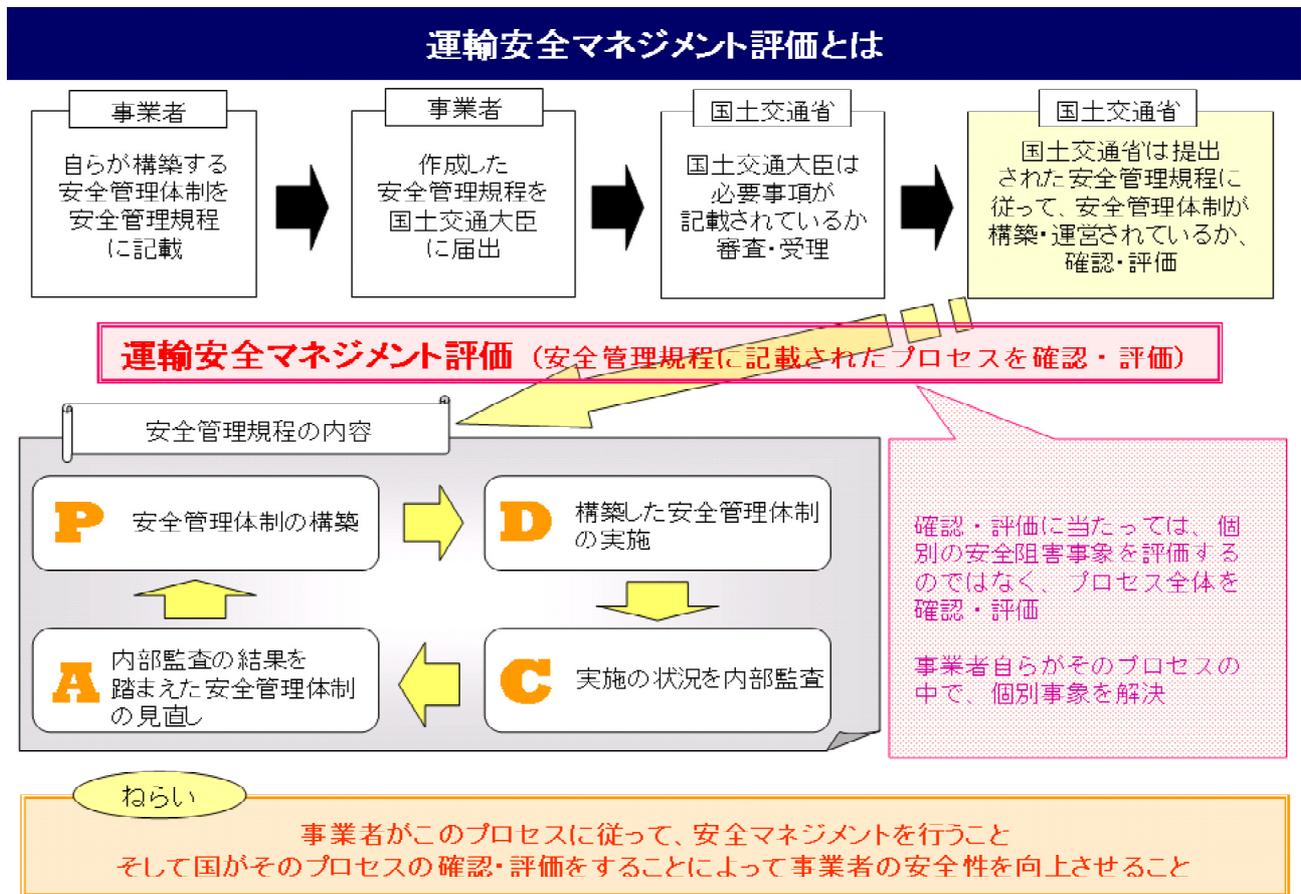
- ①安全に関する方針、目標が適切に設定されているか
- ②現場のヒヤリハット情報が社内で共有されているか
- ③内部監査体制が適切に構築され、機能しているか
- ④安全管理体制の適時適切な見直しの仕組みが構築されているか 等、

5) 保安監査

鉄道事業法等の法律に基づき運輸事業者に対して実施する立入検査の一つ。

6) 詳しくは、http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/pdf/guidance_guideline.pdf をご覧下さい。

事業者が構築した安全管理体制が適切に機能しているか、いわゆるP D C Aサイクル⁷⁾に基づく安全管理体制が構築されているかどうかについてチェックするものであり、鉄道、航空、自動車及び海運それぞれに共通した手法により実施しています。



また、「運輸安全マネジメント評価」は、保安監査のように行政処分につながるものではなく、助言を中心とした新たな安全確保のための行政手法であり、その意味において、従来の保安監査とはかなり性格が異なるものです。

この安全管理規程に基づき新たに構築される安全管理体制については、運輸事業者の皆様が、その意義・効果を十分に理解し、自己責任原則の下、それぞれの業態や規模等に応じた安全管理体制を構築し、自ら積極的に取り組むことで初めて、輸送の安全の確保につながるものと考えられています。

国土交通省としても、「運輸安全マネジメント評価」により安全管理体制の構築・運用状態を確認し、事業者が構築した安全管理体制の更なる向上に向けた助言等を通じて、事業者とともに、より効果的な手法等を考え、輸送の安全の確保に向けた取組みの深度化を目指して行きます。

7) P D C Aサイクル

計画 (P l a n) を実行 (D o) し、評価 (C h e c k) して改善 (A c t) に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス。

品質管理の取組み (I S O 9 0 0 0 シリーズ等) 等に広く採用されている。

安全管理規程に係るガイドライン(骨子)

項目	内容
(経営トップのリーダーシップ)	(1) 経営トップのコミットメント 輸送の安全の確保のため、経営トップは次に掲げる事項につき、コミットする。 関係法令等の遵守と安全最優先の原則を事業者内部へ徹底する。 安全方針を設定する。 安全重点施策を策定することを確実にする。 重大な事故等への対応を実施することを確実にする。 安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持するとともに、輸送の安全を確保するために必要な要員、情報、輸送施設等が使用できることを確実にする。 安全マネジメント態勢の見直しをする。
〔方針〕	(2) 経営トップの責務 経営トップは、この表の項目に掲げる内容が実施されることを確実にする。
〔実行〕	(3) 安全方針 1) 安全管理にかかわる事業者の全体的な意図及び方向性を示す安全方針を設定し、事業者内部へ周知する。 2) 安全方針に沿って、具体的な施策を実施するため、安全重点施策を策定し、実施する。
〔実行〕	(4) 安全統括管理者 1) 関係法令に従い、安全統括管理者を選任する。 2) 安全統括管理者には、安全マネジメント態勢の確立、実施及び維持の観点から、次に掲げる責任・権限を与える。 安全マネジメント態勢に必要な手順及び方法を確立し、実施し、維持する。 経営トップへ安全マネジメント態勢の実施状況及び改善の必要性の有無について報告する。 関係法令等の遵守と安全最優先の原則を事業者内部へ徹底する。
〔実行〕	(5) 要員の責任・権限 安全マネジメント態勢を適切に確立し、実施し、維持するために必要な要員の責任・権限を定め、事業者内部へ周知する。
〔実行〕	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 1) 関係法令等の遵守と安全最優先の原則を事業者内部へ徹底する。 2) 輸送の安全に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを実現する。 経営管理部門(経営トップを含む。)と現業実施部門との双方向コミュニケーションを確保する。 輸送の安全に関する情報を事業者内部で共有する。 3) 関係法令等に従い、輸送の安全に関する取組みに関する情報等を外部に対し公表する。
〔実行〕	(7) 事故等に関する情報の報告等 輸送の安全の確保のため、事故等に関する情報(不具合情報、リスク情報等を含む。)を明確にし、それらを経営トップまで適時適切に報告し、適切な措置を講じる。
〔実行〕	(8) 重大な事故等への対応 重大な事故等に備え、必要に応じて(5)で定めた責任・権限を超えて、適切かつ柔軟に必要な措置を講じることができるよう、その責任者を定め、責任・権限を明らかにし、事業者内部へ周知する。
〔実行〕	(9) 関係法令等の遵守の確保 関係法令等(輸送に従事する要員、輸送施設、事故対応等に関するものを含む。)の規定を遵守する。
〔実行〕	(10) 安全マネジメント態勢を維持するために必要な教育・訓練等 安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持するために必要な教育・訓練を実施し、また、必要な情報等を確保する。
〔点検〕	(11) 内部監査 安全マネジメント態勢が、適切に確立され、実施され、維持され、機能していることを確認するため、適切な間隔で、内部監査を実施する。
〔改善〕	(12) 見直しと継続的改善 1) 見直し(経営トップがコミットする安全管理業務のレビュー) 安全マネジメント態勢の機能全般に関し、適切な間隔で、見直しをする。 見直しの際には、安全マネジメント態勢の実施状況を確認し、安全マネジメント態勢の改善の必要性と実施時期について評価を行う。 2) 継続的改善 安全マネジメント態勢が適切に機能するように継続的に改善措置を行う。 継続的改善を行う際には、これまでに述べた措置((3)~(12))の結果等から明らかになった課題等について、必要な是正措置及び予防措置を講じる。
〔文書管理〕	(13) 文書の作成及び管理 次に掲げる文書を作成し、適切に管理する。この場合において、既存の文書をできる限り活用するとともに、過剰に文書を作成しないよう留意する。 安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持する上で、基本となる必要な手順を規定した文書 関係法令等により作成を義務付けられている文書 その他安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持する上で、事業者が必要と判断した文書
〔文書管理〕	(14) 記録の作成及び維持 次に掲げる記録を作成し、適切に維持する。この場合において、既存の記録をできる限り活用するとともに、過剰に記録を作成しないよう留意する。 安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持する上で、基本となる記録 関係法令等により作成を義務付けられている記録 その他安全マネジメント態勢を確立し、実施し、維持する上で、事業者が必要と判断した記録

3. 「運輸安全マネジメント評価」評価結果について

3. 1 評価実施事業者

平成18年10月から平成19年3月までの間に、国土交通省大臣官房運輸安全調査官が主体となって「運輸安全マネジメント評価」を実施した41社⁸⁾及び地方局職員が主体となって実施する評価に本省運輸安全調査官がメンバーとして加わる評価（以下、「合同評価」⁹⁾という。）を実施した3社の計44社⁸⁾。

詳しくは、以下に示すとおりです。

(1) 鉄道分野（16社）

- | | |
|--------------|-------------|
| ①西日本旅客鉄道株式会社 | ②東武鉄道株式会社 |
| ③九州旅客鉄道株式会社 | ④西日本鉄道株式会社 |
| ⑤東日本旅客鉄道株式会社 | ⑥阪急電鉄株式会社 |
| ⑦東京地下鉄株式会社 | ⑧東京都交通局 |
| ⑨京成電鉄株式会社 | ⑩東京急行電鉄株式会社 |
| ⑪小田急電鉄株式会社 | ⑫東海旅客鉄道株式会社 |
| ⑬京浜急行電鉄株式会社 | ⑭横浜市交通局 |
| ⑮京王電鉄株式会社 | ⑯日本貨物鉄道株式会社 |

(2) 航空分野（5社）

- | | |
|--------------------|--------------|
| ①株式会社日本航空インターナショナル | ②スカイマーク株式会社 |
| ③全日本空輸株式会社 | ④日本アジア航空株式会社 |
| ⑤エアーニッポン株式会社 | |

8) 2つ以上の分野にわたり事業を営んでいる事業者については、重複計上している。

9) 合同評価

地方局職員が主体となって実施する「運輸安全マネジメント評価」に本省運輸安全調査官がメンバーとして加わり実施する評価であり、評価中、同運輸安全調査官が必要に応じて地方局の職員に対する助言等のバックアップを行い、地方局への評価の技術移転を進めることを目的として実施するもの。

(3) 自動車分野 (14社)

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| ①西日本鉄道株式会社 | ②日本交通株式会社 |
| ③東京都交通局 | ④大和自動車交通株式会社 |
| ⑤西武運輸株式会社 | ⑥ヤマト運輸株式会社 |
| ⑦北海道中央バス株式会社 | ⑧神奈川中央交通株式会社 |
| ⑨横浜市交通局 | ⑩日本通運株式会社 |
| ⑪帝都自動車交通株式会社 | ⑫東北トラック株式会社 ¹⁰⁾ |
| ⑬中越運送株式会社 ¹⁰⁾ | ⑭西肥自動車株式会社 ¹⁰⁾ |

(4) 海運分野 (9社)

- | | |
|--------------------|---------------|
| ①関西汽船株式会社 | ②新日本海フェリー株式会社 |
| ③東京都観光汽船株式会社 | ④石崎汽船株式会社 |
| ⑤JFE物流株式会社 | ⑥東海汽船株式会社 |
| ⑦西日本旅客鉄道株式会社 | ⑧鶴見サンマリン株式会社 |
| ⑨株式会社シャトル・ハイウェイライン | |

計44社

10) 平成18年度において合同評価を実施した事業者。

3. 2 評価結果

3. 2. 1 全般的にみた運輸事業者に対する主な評価及び指摘事項

(1) 運輸事業者に対する主な評価事項

これまで評価を実施した事業者では、全般的にみて安全管理規程に基づく基本的な安全管理のための体制や、関連規程の整備等の枠組みについては概ね構築されていきました。また、経営トップのコミットメントやコミュニケーションの改善など、安全マネジメントシステムに求められる基本的な事項のうちいくつかの取り組みについては、一定の評価ができるものでした。

概ねいずれの事業者にもほぼ共通して確認できた評価しうる点は、具体的には次のような事項です。

① 経営トップのコミットメント（ガイドライン（1））

各社とも経営トップは運輸安全マネジメントにおけるトップの役割について自覚を持ち、安全管理規程の策定や自社内での安全管理体制の構築にあたり、リーダーシップを発揮し積極的に関与する姿勢が見られた。

こうした点については一定の評価ができた。

② 安全方針の策定とその周知（ガイドライン（3））

全ての会社において、それぞれ自社の事業形態、規模等の特性を踏まえ、輸送の安全の確保に向けた基本理念として安全方針が策定されており、また取り組みの深度に差はあるものの、これを社内に周知し、安全方針の趣旨、理念等の浸透・定着を図る努力をしていることが確認された。

③ 安全重点施策¹⁾の策定（ガイドライン（3））

安全方針をさらに具体的にブレークダウンさせた安全重点施策については、安全方針を踏まえ、部門毎や課題別にその内容が具体的に定められており、またその施策の達成のための期間も定めている事業者が多く見受けられた。

④ 安全統括管理者の責務遂行（ガイドライン（4））

安全マネジメントにおいて、会社全体の安全管理体制のキーマンとして重要な役割を果たす安全統括管理者について、各社において選任された安全統括管理者は、自らの責任・権限をよく理解・認識し、今回の安全管理体制の構築にあたっては、主体的な役割を果たしているところであり、その姿勢、努力について評価できるところであった。

1) 安全重点施策

安全方針に沿って追求し、達成を目指すための具体的施策。

⑤ 内部コミュニケーションの充実（ガイドライン（6））

安全に関する情報の共有化や収集・周知のために重要となる本社と現場間、あるいは部門相互間でのコミュニケーションについては、各社とも、各種会議体の新たな設置・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、輸送の安全の確保に関する社内の縦断的・横断的な内部コミュニケーションの充実・強化に努めているところであり、一定の評価ができるところが多かった。

(2) 運輸事業者に対する主な指摘事項

(1) のとおり各事業者とも安全マネジメントのための体制の整備や基本的事項への取組みには努めているものの、本制度が開始されたばかりということもあり、その取組み内容については未だ十分でない部分も多く、また事業者による程度の差も見られました。

今後より一層の安全管理体制の充実・強化に向け多くの事業者で共通して行った主な助言等は以下のとおりです。

① 経営トップのコミットメントの継続 (ガイドライン (1))

各社とも社長や安全統括管理者が積極的な取組み姿勢をみせているが、全社員が一丸となった安全管理体制の今後の取組みの更なる強化のためには、経営トップが強力なリーダーシップを不断に発揮することが求められることから、今後とも引き続き安全管理体制に対して、経営トップが積極的に関与することを全ての事業者に通じて求めた。

② 安全重点施策の達成状況の把握と見直し・改善 (ガイドライン (3))

各社とも安全重点施策を定め、これによる取組みは進めているが、逐次その安全重点施策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・改善を行うことにより、PDCAサイクルを適切に機能させていくことが重要である。

この点については実施できていない事業者も多く、その取組みの強化を求めた。

③ 「事故の芽」情報を含む事故情報の収集・活用 (ガイドライン (7))

安全マネジメントの重要なポイントの一つとなる「事故の芽」情報を含む事故情報の活用について、事業者によっては、情報の収集のためのシステムの構築や取組みを進めているところもあるが、総じて取組みは弱く、また集めた情報の活用までに至っていない事業者が多く見受けられた。

「事故の芽」事案の発生を減少させることにより、事故・トラブルの未然防止を図っていくためには、「事故の芽」情報を含む事故情報の整理、分析・評価、類型化、体系化及び是正措置等、いわゆるリスクマネジメントの取組みが重要であり、そのためのシステムを確立することを求めた。

④ 安全管理体制の内部監査に係るプロセスの構築（ガイドライン（11））

安全マネジメントの基本的な概念となるいわゆるP D C AサイクルのC（check：評価）にあたる自社による安全管理体制に係る内部監査については、制度が始まったばかりということもあり、これを実施もしくは実施する体制や手順を定めていない事業者が多く見受けられた。

今後、早期にその実施体制、計画等を明確に定め、安全管理体制の構築状況、安全重点施策の見直しの必要性の把握、確認等を行い更なる輸送の安全性の向上に努めることを求めた。

⑤ 安全管理体制の見直し・継続的改善に係るプロセスの構築
（ガイドライン（12））

④と同様に、P D C AサイクルのA（act：改善）にあたる安全管理体制の見直しと改善については、未だこれを制度として組み込むことができていない事業者が多く見受けられた。

このため、これらの事業者に対し可能な限り早期に、その具体的な実行の仕組みと計画を定め、実施することを求めた。

3. 2. 2 各分野毎（鉄道、航空、自動車及び海運分野）の安全管理体制の概要及び課題

「運輸安全マネジメント評価」の実施を通じて国土交通省において把握した、鉄道、航空、自動車及び海運分野の事業者における安全管理体制の概要及び課題は概ね以下のとおりです。

（1）鉄道分野

鉄道事業者においては、従前から、過去の事故等の経験や鉄道施設及び車両の技術開発の進展等を踏まえ、ハード面・ソフト面ともに様々な安全対策を継続的に実施し、事故等の再発防止及び予防に努めている事業者が多く見受けられた。

特に、本社と現場との間の情報伝達及びコミュニケーションの確保のため、各種会議体を活用するとともに、経営管理部門が積極的に現場に赴いたり、現場の声が経営管理部門に円滑に伝達される仕組みの構築を推進すること等により、経営トップの明確なコミットメントのもと、社内に安全方針を周知徹底し、安全最優先及び関係法令等の遵守の定着・浸透に向けた取組みがなされていた。

鉄道事業者においては、幅広い分野の現場を抱え、多くの職種の従業員を擁することから、全社一丸となった安全管理体制を構築するためには、現場間及び経営管理部門と現場間の十分なコミュニケーションや、リスク情報等現場からの十分な情報の吸い上げが不可欠であり、今後もより一層のこれらの定着に向けた努力が期待される。

また、鉄道事業者においては、各級・各層の要員に対する教育・訓練に熱心に取り組んでいるところであるが、これらの教育・訓練を有効に機能させるためには、教育・訓練の効果検証を踏まえた教育内容等の見直し・継続的改善が不可欠であることから、今後一層このようなプロセスの構築に向けた努力が必要である。

さらに、安全管理体制には見直しと改善をシステムとして組み込むことが重要であることから、安全マネジメント体制の内部監査に係るプロセスの構築及び安全管理体制の見直し・継続的改善に係るプロセスの構築が不可欠であるが、全般的にまだ構築途上の感があり、早期にプロセスの構築に努めていくことが必要である。

(2) 航空分野

航空事業者においては、従前から、欧米航空会社が推奨している「安全管理システム（SMS^{1 2)}）」を自主的に導入するなど、安全管理規程に基づき策定した安全管理体制を全社的なマネジメントシステムとして機能させ、事故等の再発防止及び予防に努めており、安全管理体制を概ね構築している事業者が多く見受けられた。

他の運輸モードと比較した場合、航空分野における安全管理体制の構築、維持、実施は進んでいるとの印象を受けたところであり、特に、3. 2. 3に一例として示したように、重大事故対応の仕組みの構築と当該事故対応訓練についての取り組みや「事故の芽」情報の収集・活用についての取り組みが非常に熱心に行われていることが確認できた。

航空事業については、万一事故が発生した場合には社会や利用者に与える影響が極めて大きいことから、それを未然に防止することが非常に重要であり、他モードに比べてもこうしたリスクの軽減がより大きな課題である。

したがって、今後とも「事故の芽」情報の収集・活用に関する取り組みの更なる充実強化に努めるなど、より徹底したリスクマネジメントに力を入れることにより、こうした事象の発生をひとつでも減少させる取り組みが必要である。

また、航空事業においては、近年の航空機整備の外注化の傾向を踏まえ、今後とも輸送の安全の確保の観点から、自社内における安全管理体制の構築だけでなく、これら外注整備も含めた形での安全マネジメント体制を構築し、より適切な安全管理を行っていくことが必要である。

さらに、安全管理体制には見直しと改善をシステムとして組み込むことが重要であることから、安全マネジメント体制の内部監査に係るプロセスの構築及び安全管理体制の見直し・継続的改善に係るプロセスの構築が不可欠であるが、構築途上の感があり、早期にプロセスの構築に努めていくことが必要である。

1 2) SMS (Safety Management System)

航空会社の全分野において、事故の要因となるリスクを事前に認識し、そのリスクを適切に管理することによって、事故の発生を予防するものであり、経営トップから現場までが安全方針や安全情報を共有し組織的に取り組むべき活動。

(3) 自動車分野（バス、タクシー、トラック）

自動車運送事業者においては、過去の事故経験を踏まえ、ソフト面の安全対策を推進するとともに、デジタルタコグラフ¹³⁾やドライブレコーダー¹⁴⁾などの車両装着を推進し、それらを事後の安全教育等の取組みに活用するなど、事故の再発防止及び予防に努めている事業者が多く見受けられた。

特に、自動車分野では、具体的な安全確保を個々のドライバーが担うケースが多く、また、厳しい経営環境の中、安全の確保が疎かになりがちな状況にあることから、経営トップが、安全最優先の事業方針をより明確にし、会社全体が一丸となってこれを支えていく安全管理体制が必要である。

したがって、各要員に対し、今回の安全マネジメントシステム導入の趣旨や基本的なコンセプト等に対する理解、認識をより深めていくことが重要であり、このため、安全マネジメントに係る教育の実施等の取組みを一層推進し、全社一丸となって安全意識を醸成することが必要である。

また、安全管理体制には見直しと改善をシステムとして組み込むことが重要であることから、安全マネジメント体制の内部監査に係るプロセスの構築及び安全管理体制の見直し・継続的改善に係るプロセスの構築が不可欠であるが、全般的にまだ構築途上であり、早期にプロセスの構築に努めていくことが必要である。

さらに、自動車分野では、他の事業者への委託や下請企業を活用し、運送事業を実施している事業者もあることから、これら委託・下請企業を活用している事業者については、輸送の安全の確保の観点から、自社における安全管理体制の構築だけではなく、これらの企業を含め会社全体の安全管理体制構築し、実施し、維持し、輸送の安全の確保に関するPDCAサイクルをシステムとして適切に機能させることにより、より適切な安全管理を行うことが必要である。

13) デジタルタコグラフ

従来のアナログ式運行記録計においては、車両の瞬間速度、運行時間、運行距離等の運行情報をチャート紙にアナログで記録していたところであるが、これらの情報を電子的に記録することにより、特別な経験や技術がなくても最高速度や連続運転時間を正確かつ容易に読み取ることができ、運転者ごとの運転特性に応じた安全運転指導や過労運転防止が効率的に行うことが可能となる。

14) ドライブレコーダー

事故発生時の前後の走行情報（前方映像、車両速度、急加減速など）を映像で記録し、記録された映像の活用により自動車事故を未然に防止する有効な手段になり得るものとして、運送事業者において導入が進んでいる車内搭載機器。

(4) 海運分野

海運事業者においては、従前から、様々な安全対策を継続的に実施しており、特に、これまでに評価を実施した大規模事業者では、任意 I S M コード¹⁵⁾(国際安全管理規則)の認証取得や I S O 9 0 0 1¹⁶⁾ 認証登録を行うなど、既に、安全管理体制を構築し、全社的な安全マネジメントシステムとして機能させ、事故等の再発防止及び予防に努め、安全マネジメントシステムの意義や手法を理解している事業者が多く見受けられた。

今後評価を実施する中規模以下の事業者も含め、こうした安全マネジメントシステムに関する取組みの経験の乏しい事業者については、取組みの進んだ事業者の実例等を参考にしつつ、安全マネジメントシステムの意義、考え方、手法等をよく理解し、その体制作りに積極的に取り組むことが必要である。

また、海運事業者においては、船舶運航者(オペレーター)と船舶所有者(オーナー)が異なる場合や、船員管理(マンニング)を別の会社で行っている場合等、複雑な運航管理・事業運営を行っている場合があることから、安全管理体制を適切に構築し、実施し、維持していくためには、自社における安全管理体制の構築だけではなく、これら船舶所有者等の協力会社を含めた形で輸送の安全の確保に関する P D C A サイクルを適切に機能させ、安全管理を推進していくことが必要である。

1 5) I S M (International Safety Management) コード

海上人命安全条約(SOLA S 条約) 付属書第IX章に規定する「船舶の安全航行及び海洋汚染防止のための国際安全管理規則」。

国際航海に従事する全ての旅客船と500総トン以上の貨物船は、I S M コードに適合していなければならない。

任意 I S M コードとは、船舶安全法(船舶安全管理認定書等交付規則)において、内航船舶が任意により I S M コード(国際安全管理規則)の認証取得ができる制度。

1 6) I S O 9 0 0 1

International Organization for Standardization(国際標準化機構)が制定した規格で、「組織が顧客の要求事項を満足する製品・サービスを継続的に供給するために必要なマネジメントシステムを備えており、その実施状況が適切であるか否か」をチェックするための尺度となりえる。

「顧客に安定した品質の製品やサービスを供給することは組織の使命である」との思想に基づき、製品/サービスの品質保証だけでなく、顧客満足及び改善を含む組織の管理にまで踏み込んだ、品質マネジメントシステムの要求事項を規定した国際規格。

3. 2. 3 輸送の安全の確保に係る取組みの参考事例

「運輸安全マネジメント評価」を通じて確認することができた、輸送の安全の確保に係る取組みのうち、各運輸事業者の皆様のご参考となると考えられる個別の具体的な取組みの事例について、以下のとおりご紹介します。

なお、今回取り上げた事例は、これまでに評価を行ってきた中で確認できた参考事例であり、今後も評価を継続する中で参考となると考えられる事例があれば、逐次追加して紹介していくこととしています。

No. 1	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	帝都自動車交通株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>帝都自動車交通株式会社では、基本理念である安全最優先という考え方に基づき、交通事故を撲滅し、安全で快適な輸送を確保し、多発する事故に歯止めをかけ、事故防止を社内に徹底することを目的に、平成11年度上半期より、以下のとおり、有責事故減件運動に取り組んでいる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 交通事故防止対策委員会を中心として、年度毎に目標と計画を策定し、見直しを図り、かつ、半期毎の進捗会議において、今半期に多発した事故の形態に基づき、次半期の安全重点施策を策定し、各営業所毎に減件目標を設定し、事故減件に取り組んでいる。 2 目標設定の例としては、上半期で、交差点の事故が多かった場合、下半期では、交差点の走行に係る目標を各営業所毎に策定するといったものがある。 3 上記取組みにより、平成10年度の事故発生率と比較して、毎年減少を続けているところである。 平成10年：発生件数844件、10万キロ当たり事故率0.983 平成17年：発生件数260件、10万キロ当たり事故率0.383 4 また、事故減件目標を達成した営業所については、社内の減件運動表彰規程に基づき表彰を行っているところである。 	
<p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組みとして、計画、実施、評価及び見直しの手順をうまく機能させ、かつ、その結果、事故発生率減少という目標を着実に達成してきている点が参考となるものとする。</p>	

№. 2

ガイドライン該当項目

(3) 安全方針等

事業者名称

東京都観光汽船株式会社

紹介内容

安全重点施策に関する取組み

(概要)

東京都観光汽船株式会社においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に関して、以下のとおり安全重点施策の達成実現に向けた取組みを行っている。

- 1 安全部署において、安全運航等に関する部単位での組織目標を策定し、さらに、関係各課は当該目標実現のための具体的な活動計画を作成し、社員への周知・徹底に努めている。

各課の目標は、社員が日常業務の中で取組みができるように、項目別に時期や活動内容が明確化されており、また、目標の達成状況を把握・評価するため、達成基準が示されている。

これら目標の達成状況は、年2回の内部監査で確認、評価される制度が確立されている。

- 2 同社は、さらに上記各課の目標をベースに、社員一人一人に対しても、上記各課の目標に掲げる活動内容の中から3項目を選択させ、それらを個人目標とし、各人がそれら個人目標の達成に向けた活動を行うことにより、積極的に組織目標の実現に向けた取組みを行う体制を構築している。

当該個人目標の達成状況については、直属の上司の面談や運航管理者の客観的確認及び年2回の内部監査の機会に確認・把握されている。

- 3 これら一連の組織目標実現の活動を踏まえ、年末までに達成状況を評価し、その評価結果を反映させて社長の年頭所感で組織目標の総括を発表する仕組みが継続されている。

(参考事例とした点)

上記の取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組みとして、計画、実施、評価及び見直しの手順をうまく機能させている点が参考となるものとする。

No. 3	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	J F E 物流株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取り組み
<p>(概要)</p> <p>J F E 物流株式会社においては、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、積極的に双方向コミュニケーションに努め、経営会議・本部会議等を通じ安全に関する各種情報の共有が図られ、さらに、社員のみならず船舶所有者及び現場船員を含めた輸送の安全に係わる関係者が、頻繁に情報伝達に努め、縦断的・横断的な意思疎通が図られ、関係者の安全意識の浸透に努めている。その具体的取組みは、以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 毎月の経営会議において、「安全」は常設の議題として毎回報告され、経営幹部においても安全情報が共有されている。 2 経営トップ及び安全統括管理者を含む経営幹部は、毎月一回は現場訪問を行っており、双方向のコミュニケーションが図られている。 3 本社関係では、安全統括管理者・各部長・運航管理者・船舶所有者等が出席する毎月開催の船舶安全会議や四半期毎に開催の安全協議会を通じ、現業管理部門において安全情報及び現場の課題が共有され、適切な対応が講じられている。 4 船舶安全会議の開催前には、同会議メンバー（役員、部長、船舶所有者等）をグループ分けして訪船パトロールを実施し、本社・船舶所有者・船員の階層縦断的に輸送業務関係者の間でコミュニケーションが確保され、また、事業所に配属されている安全部長2名が毎週3日は訪船活動を行い、安全点検や安全教育を通じた安全風土の構築に努めている。 5 さらに、CSR (Corporate Social Responsibility/企業の社会的責任)・コンプライアンス (法令順守) の観点から、「企業倫理ホットライン」を設けて、現場及び社内のイントラから直接経営トップに意見等を具申するシステムが確立されている。 	
<p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と船舶所有者及び現場の船員との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に向け積極的に努めている点が参考となるものとする。</p>	

No. 4	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	東京地下鉄株式会社
紹介内容	タウンミーティング開催による本社・現場間のコミュニケーションの確保に関する取り組み
<p>(概要)</p> <p>東京地下鉄株式会社では、経営層（会長、監査役を除く全役員及び全室部長）と社員が直接コミュニケーションを取ることで、相互理解を深め、意識の高揚を図ることを目的として、平成14年5月から「タウンミーティング」を開始し、平成16年4月の民営化以降、1回あたりの人数を絞り、開催回数を増やして内容の充実を図るなど、本格的に取り組んでいる。その概要は以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 現場を訪れる経営層が、コミュニケーションを取る現場社員の構成(年齢層、職種等)を指定し、テーマを絞ってフリーディスカッション形式を基本として実施。 2 ミーティングの開催方法等については、毎年ミーティング参加者の声を反映し、適宜見直しを行うことで制度の活性化を図っている。 3 また、現場に赴く室部長は、他の職種の社員とのコミュニケーションを通して、自らの業務課題を認識し、見直しに活用するなど、PDCAサイクルを確立している。 4 開催が1事業所単位ではなく、同世代、同職種等、複数事業所から参加者を募って開催しており、本社・現場間のコミュニケーションのみならず、現場同士においてもコミュニケーションの幅が広がっている。 5 平成17年度は200回強、平成18年度も130回程度開催するなど、過去通算で約700回ほど開催している。 	
<p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と現場社員等との間で、輸送の安全の確保に関する情報を含め意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に向け積極的に努めている点が参考となるものとする。</p>	

ガイドライン該当項目

(7) 事故等に関する情報の報告等

事業者名称

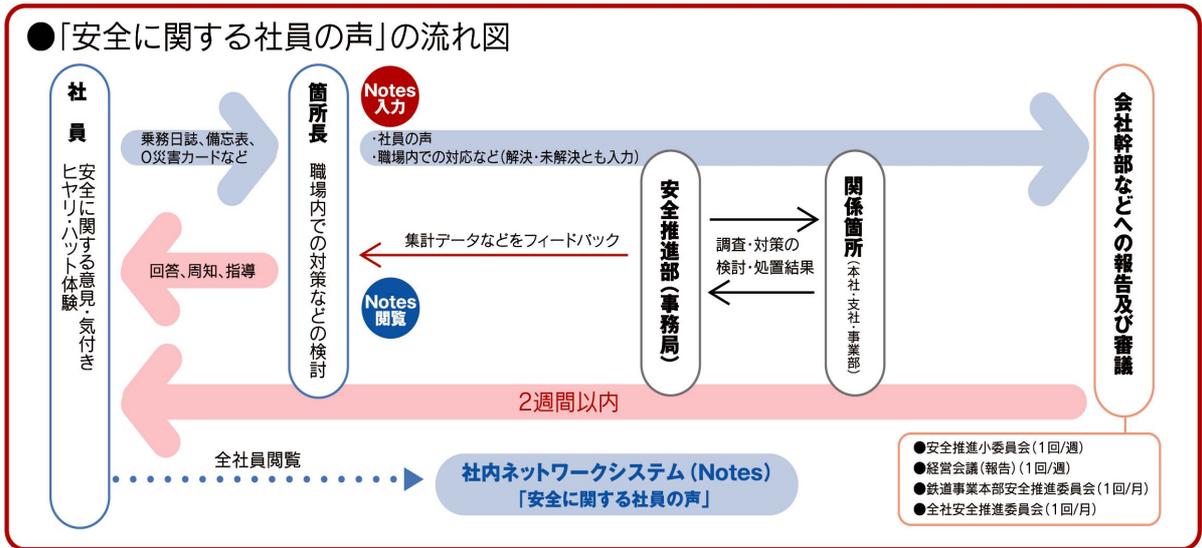
九州旅客鉄道株式会社

紹介内容

社員の意見やヒヤリ・ハット情報の社内ネットワーク

(概要)

九州旅客鉄道株式会社では、社員一人ひとりの安全意識の高揚を図るため、平成17年9月より社員からの意見・気づきやヒヤリハットの体験を社内ネットワークを用いて情報を共有し、2週間以内に答を返す取組みを行っている。寄せられた声は対策の実施や注意喚起事例として活用されるなど、社員の声を反映した業務運営を進めることで、現場第一線の社員の安全マネジメントへの参加を推進し、安全風土の形成に取り組んでいる。



「安全に関する社員の声」の流れ図

※平成17年9月～平成19年3月の「安全に関する社員の声」の件数：約2,738件
 寄せられた声は、速やかに対策を実施する事項（A件名）、中長期的に検討する事項（B件名）、今後の参考とする事項（C件名）に分類し対応しており、A件名、B件名合わせて1,056件中、1,024件が対策実施済み又は方針決定済みである。
 （平成19年4月16日現在）

(参考事例とした点)

上記の取組みは、いわゆる、「輸送の安全に確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をシステムうまく機能させ、輸送の安全の確保に関する業務改善・事故防止に努めている点が参考となるものとする。

ガイドライン該当項目

(7) 事故等に関する情報の報告等

事業者名称

関西汽船株式会社

紹介内容

ヒューマンエラー防止対策とリスクマネジメントの取組み

(概要)

関西汽船株式会社では、数年前から船舶におけるヒヤリ・ハット報告を奨励し、個々の事象に対する原因の調査・分析及びその防止対策までを検討し、可能な予防措置を講じるとともに、これらの情報を年毎に集計し、冊子として現場に毎年配布している。(最近では、1ヶ月に5～6件のペースで情報が上がってくるとのこと)

最近では、輸送の安全上の潜在的課題の発掘に取り組んでおり、現場から潜在的な課題となり得る情報が報告されるシステムを整備している。

さらに、これらの情報や顕在化した現場の事故・機器類等の不具合情報(機器類)をデータベース化し、本社のLANで容易にアクセスできるよう情報共有を図っている。

3. リスク管理表に基づくリスクランキングの整理
前項の手法にて各カテゴリー(航海中、狭水道航行中、入出港S/B、荷役作業、その他)別に潜在するリスクを下表の通り、リスクランキング別に整理する。

可能性	3	可能性が高い	黄色	赤	オレンジ
	2	可能性がある	青	赤	オレンジ
	1	殆どない	青	黄色	赤
			軽症	重症	重度の災害
			A	B	C
			重大性 →		

リスク管理表		重要性	対策
D	到底許容できない	機械、設備、手順の改善を直ちに行う	
C	重大な問題がある	機械、設備、手順の改善を計画的に行う	
B	多少問題がある	非常停止装置や保護具の着用を行う	
A	許容できる	作業の管理やKYT活動等の活動を行う	

安全を先取りしたヒューマンエラー防止対策
(平成18年10月1日関西汽船株式会社船舶部) より抜粋

(参考事例とした点)

上記の取組みは、いわゆる、「輸送の安全の確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、ヒヤリ・ハット情報の収集、整理、分析・評価、対策検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、輸送の安全に係るヒューマンエラー防止に努めている点が参考となるものと考えられる。

ガイドライン該当項目

(7) 事故等に関する情報の報告等

事業者名称

ヤマト運輸株式会社

紹介内容

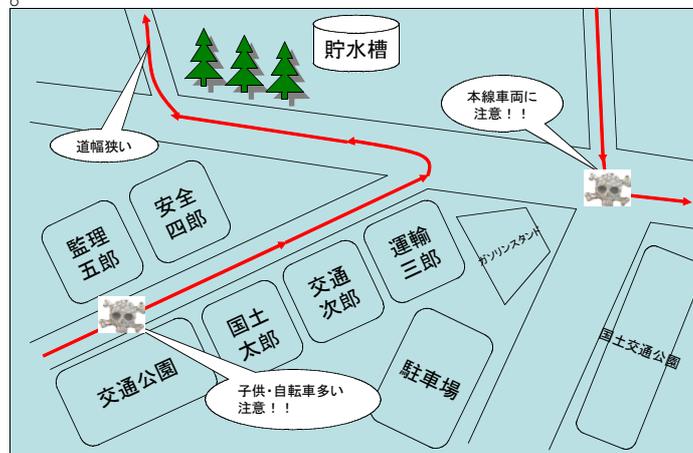
事故等に関する情報の活用に関する取り組み

(概要)

ヤマト運輸株式会社では、各地域を担当するセールスドライバーが当該地域の地図に、

- ① 潜在的な危険箇所（例：見通し不良、幅員狭隘、交通量大）
- ② 安全にバックするのに適している場所
- ③ なるべくバックせずに配送するルート
- ④ 安全に安心して走行できる道路
- ⑤ 安全面、効率を考慮した駐車位置
- ⑥ 危険度の高い右折を少なくするルート

を記入した「安全ルートマップ」を作成することにより、潜在的な危険性を把握して事故の予防とセールスドライバーの安全意識向上に資する取り組みを行っている。



「安全ルートマップ」イメージ図

(参考事例とした点)

上記の取り組みは、いわゆる「輸送の安全の確保に関するリスク管理」に係る取り組みであり、経験的に把握された危険情報を集積・分類して地図に記入し、より安全と思われる集配ルートを設定することにより、現場のセールスドライバーに対する潜在的危険情報の提供による予防措置を講じ、危険因子の最小化を図るシステムを機能させている点が参考となるものと考えられる。

ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	全日本空輸株式会社
紹介内容	重大事故等への対応に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>全日本空輸株式会社(以下、ANAという)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める重大事故等への対応に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <p>1 ANAの「安全管理規程」第4章(安全管理の実施)4-6(緊急時の措置)に、通常の事故などの対応では処理できず、会社全体で対応しなければならないような大きな事故、ハイジャック、テロ、災害などが発生した場合に備え、被害者とその家族に対する支援、迅速かつ適切な対応による被害の拡大防止、事故の復旧措置、事故の原因究明など円滑に実施できるよう、予め緊急対応計画をたて、それを実効あるものしなければならない旨規定。</p> <p>また、同社は、世界的なアライアンス等によって、事故等の発生現場での初期対応の充実を図っている。</p> <p>2 以下の要素を含む全組織に亘る総合的な緊急対応マニュアル[Emergency Response Manual(以下、ERMという)]を定めている。</p> <p>緊急対応要員への役割の付与、全体的な指揮・命令・調整を行うコマンド・ポストの設置、乗客・乗務員・乗務員以外の職員及びその家族に対する人道的援助、緊急連絡体制や航空・鉄道事故調査委員会事故調査官や外部の緊急対応機関との窓口、外部機関への情報提供の管理、マスコミや社会との対応プロセス 原因究明に関わる体制、定期的な訓練・演習の手順</p> <p>3 当該対応の準備として以下を実施している。</p> <p>① ERMに基づき要員に必要な訓練を実施</p> <p>② 要員の慣熟及び不明点を明らかにするため、定期的にERMの演習を実施</p> <p>③ ERMに関連する訓練、演習等の終了後、及び実際の事故対応後、ERMの有効性・妥当性などについてレビュー</p> <p>④ ERMの要領および改訂内容について従業員に周知</p> <p>4 当該対応のインフラとして、通信機能を備えた危機管理センター、予想される電話数を扱える能力を持ったお問合せセンター、人道支援チームを整備している。</p>	
<p>(参考事例とした点)</p> <p>航空分野においては、万一事故が発生した場合に社会や利用者に与える影響が極めて大きいことから、他の分野に比べて重大事故対応が進んでおり、航空以外の分野も含め他の事業者の参考となるものとする。</p> <p>ここではその代表例としてANAの事例を取り上げた。</p>	

ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	小田急電鉄株式会社
紹介内容	重大事故等への対応に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>小田急電鉄株式会社では、全社的な対応を要する重大事故、大規模災害等の発生を想定したマニュアルを作成し、全社員に周知するとともに、このマニュアルに基づいた危機管理シミュレーションを実施し、異常時における対応能力の向上に努めている。その実施状況等は以下のとおりである</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 鉄道における事故発生時の対応を定めた「運転事故応急処理手続」とは別に、重大事故を含めた会社に大規模な損失をもたらす可能性のある危機に対応するため、「危機管理規則」を2004年7月に制定するとともに、危機発生時の必要事項を時系列で定めた「緊急時対応計画・アクションプラン」を策定し、全社員に周知している。 ※「危機管理規則」は、危機発生時における組織や権限、社員の行動基準を明確に定めており、「緊急時対応計画・アクションプラン」は、「危機管理規則」の規定に基づき、危機発生時に的確に行動できるよう、社員が何をすべきかを時系列で記載している。 2 また、脱線事故等を想定した異常時総合訓練を、消防署等と連携して毎年実施しているほか、危機発生時の経営層による意思決定をテーマとした、危機管理シミュレーション（大規模鉄道事故、大規模地震、個人情報漏えい等）を実施している。 ※危機管理シミュレーションは、「危機管理規則」に基づく総合対策本部員（常勤役員を中心に構成）が訓練参加者となり、事務局は予め作成したシナリオに沿って随時状況報告を行い（訓練参加者にはシナリオの全容は伝えない）、訓練参加者は状況報告に基づき意思決定を行う、机上演習型の訓練である。 3 さらに、訓練終了後には反省会を開催して課題を抽出し、次回の訓練に反映させているなど、事故対応に関する取組みについてP D C Aサイクルによって運用している。 	
<p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、重大事故を含む危機発生時において、全社的な対応を的確に行うための計画が策定されていること、また、計画・実施・確認評価・見直しのP D C Aサイクルによって、事故対応に関する取組みをシステムとして機能させている点が参考となるものとする。</p>	

No. 10	
ガイドライン該当項目	(11) 内部監査 (12) 見直しと継続的改善
事業者名称	中越運送株式会社
紹介内容	安全管理体制に係る内部監査及び見直しに関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中越運送株式会社では、安全管理体制に係る内部監査について、「内部監査の手順書」を作成し、同手順書に基づき、内部監査計画を策定し、既に、平成19年1月から2月にかけて、第1回目の内部監査を実施し、今後も計画的に当該内部監査を実施する予定である。</p> <p>現在指名している内部監査員は、外部の内部監査員研修を受講し、全て内部監査員資格を取得済みであり、今後、社内での内部監査員養成講習や外部機関での研修を活用し、監査体制の強化を図る予定である。</p> <p>また、同社では、安全管理体制に係る見直し（マネジメント・レビュー）について、「マネジメント・レビュー会議の手順書」を作成し、平成19年2月に第1回目のマネジメント・レビュー会議を開催し、安全管理体制の実施状況の確認等を行っており、今後とも、内部監査結果、改善提案、事故発生状況等を総合的に勘案し、定期的にマネジメント・レビュー会議を開催し、マネジメント・レビューを行い、安全目標・安全重点施策の見直しをはじめとした安全管理体制の継続的改善の措置を講じる予定である。</p>	
<p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、会社全体の安全管理体制の構築、実施及び維持に向けた輸送の安全の確保に関するPDCAサイクルのC（評価）及びA（見直し）のプロセスに係る取組みであり、安全管理規程に係る制度の開始して間もない現段階で既に、これら一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考となるものとする。</p>	

4. 事業者に対するアンケート調査結果について

国土交通省では、「運輸安全マネジメント評価」の適切な実施等を確保する観点から、評価実施事業者から評価終了後文書で回答をいただくアンケート調査を実施いたしました。

アンケート調査においては、事業者の皆様より多数の回答と貴重なご意見をいただきました。運輸事業者の皆様のご協力に厚く御礼申し上げますとともに、今後、「運輸安全マネジメント評価」制度の更なる改善のための参考とすることとしております。

アンケート調査の概要及び結果は下記のとおりです。

4. 1 アンケート調査の概要

(1) アンケートの要領

アンケート方式は、運輸安全調査官が実施した評価の執行状況などに関する各アンケート19項目に対して、基本的に、「1（非常に妥当）」、「2（やや妥当）」、「3（妥当）」、「4（やや妥当でない）」、「5（非常に妥当ではない）」という5段階から、「運輸安全マネジメント評価」実施事業者が択一方式により回答するものです。

(2) 対象事業者

平成18年10月以降平成19年3月までに国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が主体となって「運輸安全マネジメント評価」を実施した41社

(3) 回収期間

平成18年10月から平成19年4月

(4) 回収数（率）

37社（41社のうち）（90%）

4. 2 アンケート集計結果の概要

アンケート調査の結果は、全体として「非常に妥当」及び「やや妥当」であるとの回答が、それぞれ47%、28%寄せられています。

また、「(3) 評価の実施について」及び「(4) 評価の結果について」については、概ね良好な評価が得られました。

下記に示す評価を踏まえ、必要な改善措置を講じることとしています。

(1) 評価の準備について

- ① 評価の事前調整を行った日から評価当日までの期間が、準備期間としてやや短かった。(11%)
- ② 「立入検査等実施通知書」を受け取った日から評価当日までの期間が、準備期間としてやや短かった。(27%)
- ③ 評価の事前調整における職員の説明により、事前調整および評価で何を行うかやや理解できなかった。(5%)
- ④ 「立入検査等実施通知書」により、評価で何を行うかやや理解できなかった。(5%)

(2) 評価の負担について

- ① 評価の日程は、被評価事業者の業務状況に照らしやや不適切であった。(3%)
- ② 評価の実施時間帯及び所要時間は、被評価事業者の執務時間に照らしやや不適切であった。(3%)
- ③ 評価を行った当省職員の人数は非常に多かった。(3%) やや多かった。(32%)
- ④ インタビュー対象者に対する聞取調査は、被評価事業者の業務にとって負担が非常に大きかった。(3%) やや大きかった。(32%)
- ⑤ 職員が、被評価事業者の安全管理体制について説明頂くために指名した方は、職員の質問内容に照らしてやや不適切であった。(3%)

(3) 評価の実施について

- ① 評価を行った職員は、被評価事業者の安全管理体制についてやや知識が不十分であった。(3%)
- ② 評価を行った職員は、被評価事業者の意見をやや聞いていなかった。(3%)

(4) 評価の結果について

- ① 職員からの講評・指摘はやや理解できなかった。(3%)
- ② 指摘・講評のあった事項につき、被評価事業者がどのような対応をとればよいかやや理解できなかった。(3%)
- ③ 安全管理体制の趣旨及び内容について、やや理解できなかった。(3%)

4. 3 評価に対する意見・要望等

その他、「安全管理規程に係る評価に関するアンケート」の自由記入欄を通じて、事業者の皆様からいただいた主な意見は下記のとおりです。

(1) 安全管理体制の再構築及び明確化

安全管理規程を作成する過程で、安全マネジメントの概念のもと、従来の安全に関する体制や仕組みを改めて見直したり、整理したりして安全管理体制を再構築し明確化できた点は、効果が大きいと考える。

(2) 経営トップの責務の明確化

安全管理の問題が会社経営にとってプライオリティトップの位置づけとなりその問題を担当する者の位置づけも明確になったこと、トップのコミットメントが重要である点を明確にしたことに大変意義があると考えます。

(3) 双方向コミュニケーション型行政の継続

インタビューと同時に会社側の疑問に対する適切な助言・説明もいただきながら、相互に議論ができる「運輸安全マネジメント評価」の進め方は、今後とも継続して欲しい。

(4) 事業者の規模及び形態を踏まえた「運輸安全マネジメント評価」の実施

- ① 輸送モードや事業規模・地域によって担保すべき安全の質やレベルは異なっているため、全事業者一律な指導とならないようにして欲しい。
- ② 安全マネジメントに係る取組みは「結果としての安全」につなげていくべきものであって、安全マネジメント態勢自体が目的ではないことについて、「運輸安全マネジメント評価」の際に十分留意して欲しい。
また、安全管理規程の策定等が形式的な指導にならぬよう、留意して欲しい。

(5) 「運輸安全マネジメント評価」の実施頻度

大手事業者は年に一度評価を実施するとのことであるが、問題がなければ、2・3年に一度程度でよいのではないかと考える。

(6) 安全管理体制の構築に係る取組みに対する支援

- ① 他社の安全管理体制の構築に係る先進的な取組みについて、今後の安全管理体制の更なる向上に向け参考としたいため情報提供して欲しい。
- ② ガイドライン「(7) 事故等に関する情報の報告等」及び「(11) 内部監査」について早急に仕組みと体制を構築したいと考えているので、ガイドライン等の指針を作成する際には情報提供して欲しい。
- ③ 安全管理規定に基づく輸送の安全の確保に向けた取組みを推進するため、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が作成・公表している「運輸安全一括法に規定する安全管理規程に係るガイドラインの手引」について、より実践的な内容を追加する等の改訂を行い、情報提供して欲しい。

5. 「運輸安全マネジメント評価」に係る今後の課題

4. 3の事業者の皆様からいただいた評価に対する意見・要望及びこれまで実施した評価を踏まえ、現段階で今後の課題として認識しているものは次のとおりです。

(1) 事業者の業態や規模等に対応した「運輸安全マネジメント評価」のあり方の検討

運輸事業においては、例えば持株会社方式を採用して企業グループとして事業を運営しているもの、輸送や整備等の一部業務を協力会社に委託しているもの等、安全管理体制を構築するに当たって必ずしも一事業者内で完結しないものが見受けられる。

このような事業者について、その安全管理体制の全体像を効率的かつ効果的に把握するとともによりの確な評価を行うため、これらの運輸事業者に対する評価手法の検討を行い、必要に応じて見直し及び改善を行う必要がある。

また、全国的な規模で事業を展開している事業者と、一地域内のみで事業を展開している事業者では、その安全管理体制の構築の方法は異なる場合があることから、その規模・体制に応じた評価の仕方を検討する必要がある。また、事業者によってその安全管理体制の構築の考え方は異なることから、事業者自身の安全管理体制の構築の考え方を踏まえた評価手法の検討もあわせて行う必要がある。

(2) 初回の評価結果を踏まえた次回以降の評価方法等の検討

今後とも、「運輸安全マネジメント評価」を継続的に実施していくに当たり、初回の評価結果を踏まえ、それを次回以降の評価の方法や範囲等にどのように反映していくかについて検討する必要がある。

(3) 安全管理体制の構築に係る取組みに対する支援

3. 2. 1で述べたような各事業者に通じて見られる課題について、現段階ではリスクマネジメント¹⁷⁾及び内部監査¹⁸⁾に係るパンフレットを作成し、事業者等に周知を行っているところであるが、今後更なる周知資料等の作成、研修の実施等を通じて、事業者に対する支援を行うとともに、評価を通じて得られた各種情報の集積・整理・分析等を行い、他の事業者の模範や参考となる取組みについて積極的に水平展開を図っていく必要がある。

また、安全管理規程に基づく輸送の安全確保に向けた取組みを推進するため、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が作成・公表している「運輸安全一括法に規定する安全管理規程に係るガイドラインの手引」について、より実践的な内容を追加する等の改訂を行う必要がある。

(4) 「運輸安全マネジメント評価」制度の周知、啓発等

「運輸安全マネジメント評価」制度が始まったばかりということもあり、そもそも「安全マネジメント」とはどのようなものであるかを理解していない事業者もまだ多く見られることから、今後も引き続き、シンポジウムの開催、事業者向けの説明会の開催等を通じて、本制度のコンセプトの周知、啓発活動に努める必要がある。

(5) 「運輸安全マネジメント評価」に係る技量の向上と体制の充実

平成19年度から各地方局においても評価を開始することとしており、地方局職員の研修及び合同評価を実施する等、本省から地方局への評価の技術移転を進めるとともに、本省運輸安全調査官についても、マネジメントに係る各種研修の受講等を通じて、評価に係る技量の更なる向上に向けた取組みを推進する必要がある。また、評価内容の向上を図るため、より一層の体制の充実を図る必要がある。

(6) 「運輸安全マネジメント評価」制度に係る効果把握手法の検討

「運輸安全マネジメント評価」制度を継続的に改善するためには、本評価制度導入による輸送の安全の確保に係る効果を随時把握し、それらの結果を評価手法の見直し等につなげていくことが必要であることから、効果把握手法の確立に向けた検討を行う必要がある。

17) 詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/pdf/guideline7all.pdf> をご覧下さい。

18) 詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/pdf/naibukansa.pdf> をご覧下さい。