
運輸安全マネジメント制度について

平成19年10月

国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官

1. ヒューマンエラーとは

定義

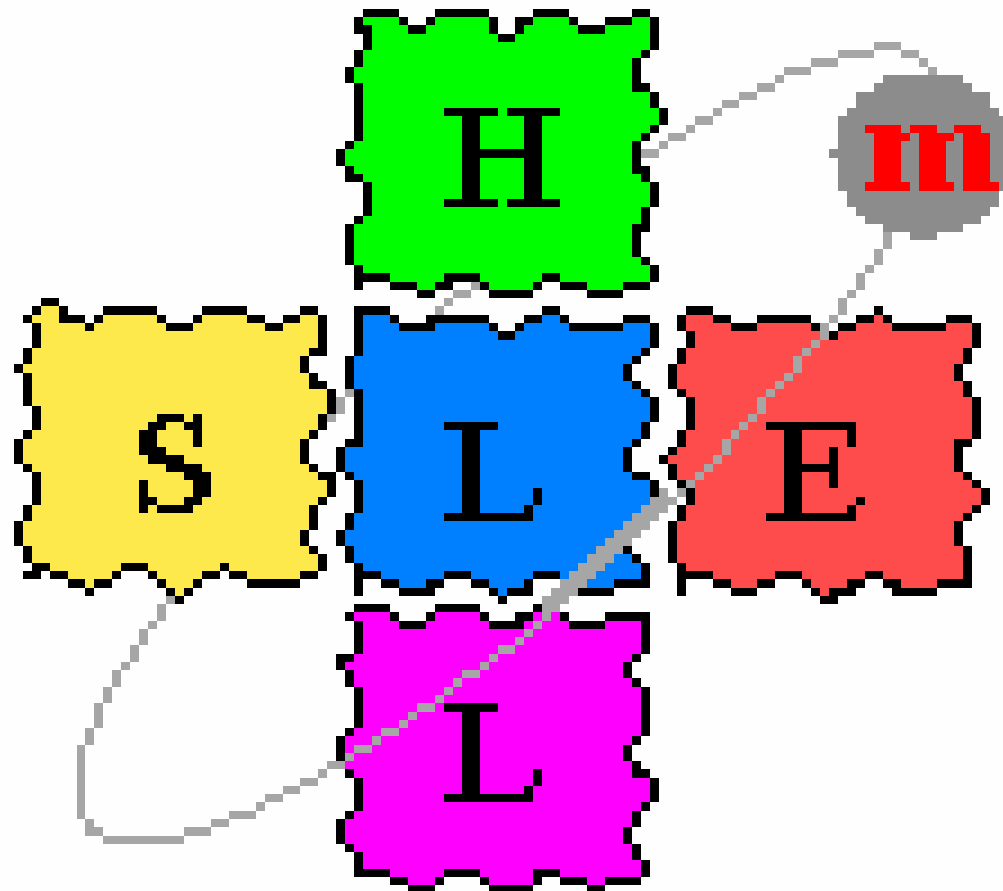
システム・パフォーマンスを阻害する人間の決定や行動

「失敗」, 「うっかりミス」との違い

ヒューマン・マシン・システムの構成要素の一つである人間が, 与えられた役割を果たすことに失敗した(システムから期待されているパフォーマンス水準を満たさなかった)場合がヒューマンエラーである。

したがって, その対策はシステム全体を視野に入れて検討しなければならない。

2 . m-SHELモデル



中央のL (Liveware) : 作業者本人

S (Software) : 作業手順、作業指示、教育・訓練などのソフトウェアに関する要素

H (Hardware) : 機械、道具、設備などのハードウェアに関する要素

E (Environment) : 温度、湿度、照明の明るさなどの作業環境に関する要素

下部のL (Liveware) : 本人を取り巻く周囲の人々

M (management) : 会社の組織・管理・体制、組織の安全文化醸成など、管理的要素

3. 事故を引き起こすうっかりミス

- 信号の見落とし, 見間違い
 - 管制指示の聞き違い
 - 便名・列車番号の言い間違い
 - 駅通過 / 停車の勘違い
 - 自動モードの勘違い
 - モード切替忘れ
 - 連絡し忘れ
 - 電気設備の配線ミス
 - コンピュータへの入力間違い
- etc.

4. 「運輸安全マネジメント制度」の導入に至る経緯等

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道

- ✓東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故
- ✓JR西日本福知山線脱線事故

自動車

- ✓近鉄バス転覆事故
- ✓大川運輸踏切衝突事故(スーパーひたちと衝突)

海運

- ✓九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
- ✓知床半島観光周遊船乗揚

航空

- ✓JAL新千歳空港における管制指示違反
- ✓JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- ✓ANK小松飛行場における管制指示違反

原因: > 経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有が不十分
> 経営陣の安全確保に対する関与が不十分

> 運輸安全一括法の制定(平成18年3月31日公布)

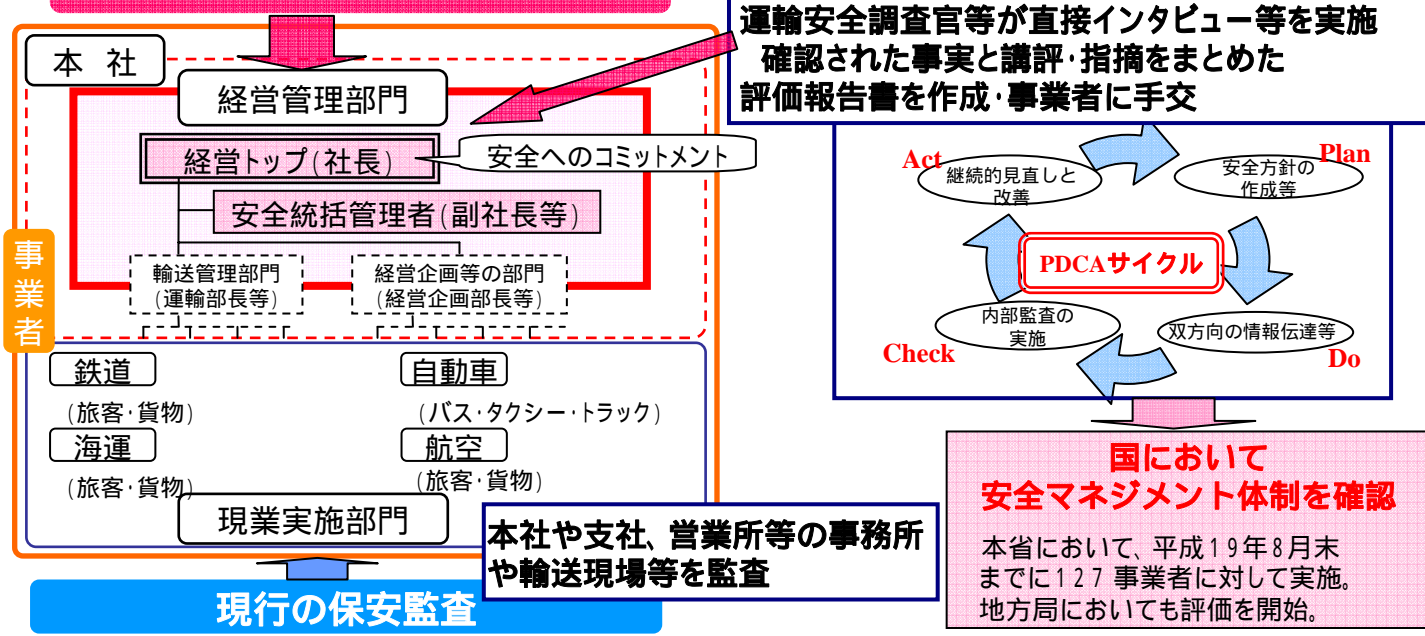
各モードの運輸事業者に対し、安全管理規程の作成及び届出の義務付け等の措置を講じ、「安全意識の浸透」、「安全風土の構築」を図る。

> 新組織設置(平成18年度)

運輸安全政策審議官以下27名の新組織を設置。

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント評価の実施

運輸安全マネジメント評価



経営トップ、安全統括管理者等に、
運輸安全調査官等が直接インタビュー等を実施
確認された事実と講評・指摘をまとめた
評価報告書を作成・事業者に手交

経営トップから現場まで
一貫した安全管理体制
の構築、高度化を推進

運輸事業における最大の
サービスである
「安全」
をより確実に担保

運輸安全マネジメント評価の
確実な実施

5. 何故ヒューマンエラー事故対策として「運輸安全マネジメント制度」が導入されたか

- 事故要因としてヒューマンエラーが重大な問題。
- ヒューマンエラーはゼロにはできない。
- ヒューマンエラーが起きても事故が起きなければよい。
- 事故が起きてから対策しても遅い。
- 事故を予防することが大切。
- そのためには「事故の芽」の把握と、先手を打って対策がとれるシステムが必要。

6. 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)

最近の運輸分野における事故等の発生状況にかんがみ、運輸の安全性の向上を図るため、運輸事業者に対する安全管理規程の作成及び届出の義務付け等所要の措置を講ずる。

問題点及び課題

安全最優先の意識の形骸化
経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有が不十分
経営陣の安全確保に対する関与が不十分 等

運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化する必要

鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法等の一部改正

目的規定の改正及び責務規定の追加
安全管理規程の作成及び届出の義務付け
安全統括管理者の選任及び届出の義務付け
安全管理規程に係る立入検査等の基本的方針の策定
安全に関する情報の公表の義務付け
その他鉄道、航空等における安全対策 等

安全管理規程の主な記載事項

- 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針
- 各部門の安全に関する組織体制と情報伝達
- 内部監査の実施
- 事業運営の継続的見直し 等

経営トップ主導による輸送の安全を確保するための事業運営の自律的・継続的な実現と見直し・改善

安全意識の浸透、安全風土の構築

7. 『運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会』について

事業者が安全マネジメント態勢を構築するために必要なガイドライン等の検討を行うため、「運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会」を設置。

検討会委員（五十音順・敬称略）

（民間有識者）

座長	杉山 武彦	国立大学法人一橋大学長
委員	石井 健児	(社)全日本トラック協会理事長
〃	伊東 弘之	(社)全国乗用自動車連合会理事長
〃	大前 傑	全日本空輸(株)代表取締役副社長
〃	鍛地 楯生	(財)日本海事協会常務理事
〃	十亀 洋	(財)航空輸送技術研究センター常務理事
〃	高 巖	麗澤大学国際経済学部教授 兼業倫理研究センター長
〃	高松勝三郎	(社)日本旅客船協会 海務部会安全対策検討委員会委員長
〃	中條 武志	中央大学理工学部教授
〃	中西 基員	日本内航海運組合総連合会理事長
〃	西村 泰彦	(社)日本バス協会理事長
〃	野杵 秀典	(社)日本民営鉄道協会技術委員会副委員長
〃	橋口 誠之	東日本旅客鉄道(株) 代表取締役副社長(鉄道事業本部長)
〃	松本 武徳	(株)日本航空顧問 (前(株)日本航空常務取締役)

その他、国土交通省職員

検討会の経緯

平成17年12月 2日 第1回検討会
・ガイドライン策定の基本的考え方についての審議等
平成18年 1月13日 第2回検討会
・ガイドライン骨子案の検討
平成18年 2月 3日 第3回検討会
・ガイドライン骨子案のとりまとめ

平成18年 2月15日 「安全管理規程に係るガイドライン(骨子)」公表

平成18年 4月28日 第4回検討会
・ガイドライン案のとりまとめ

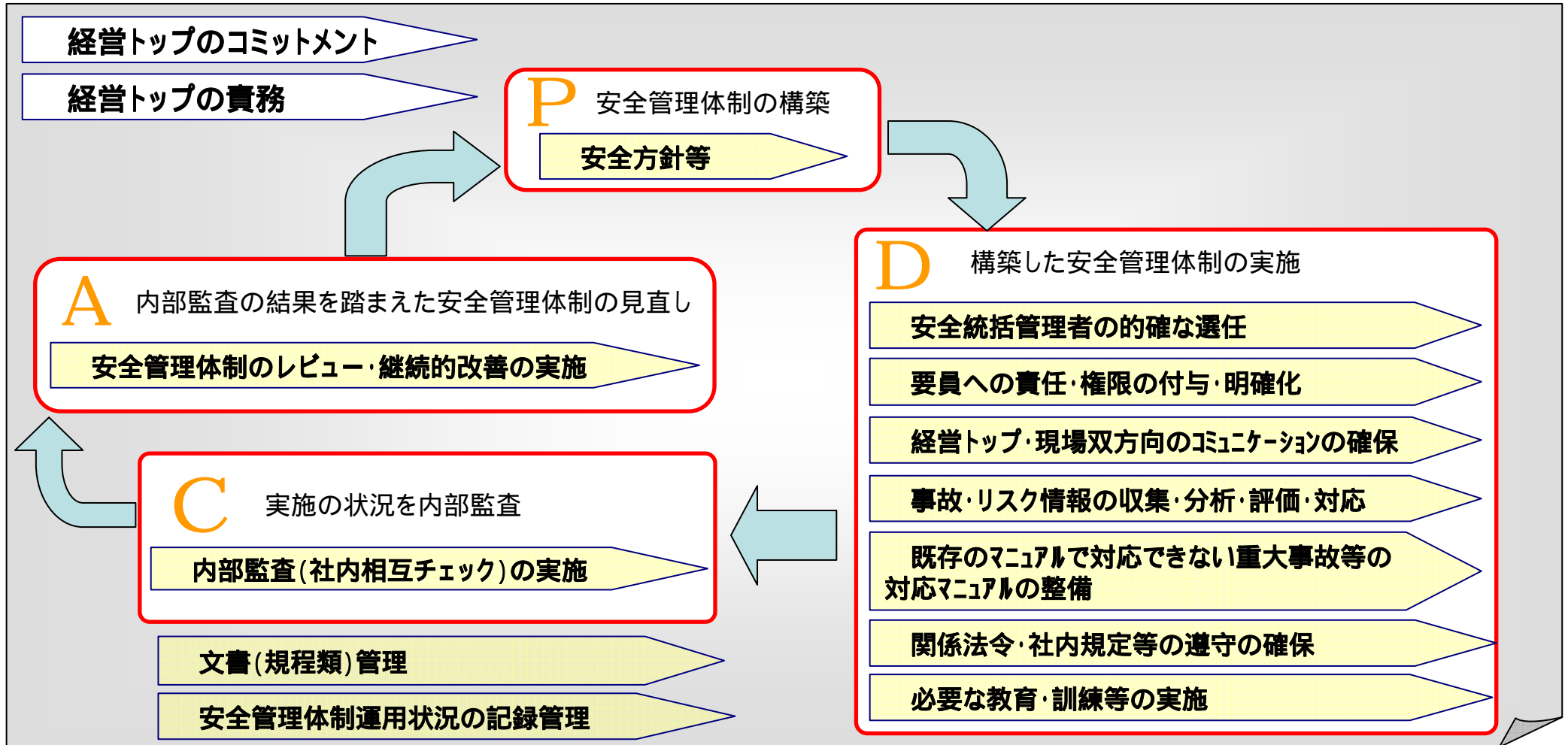
平成18年 5月12日 「安全管理規程に係るガイドライン」公表

安全管理規程の記載事項

- | | |
|----------------------------------|----------------|
| (1) 経営トップのコミットメント | (12) 見直しと継続的改善 |
| (2) 経営トップの責務 | (13) 文書の作成及び管理 |
| (3) 安全方針等 | (14) 記録の作成及び維持 |
| (4) 安全統括管理者 | 各モードの省令で詳細を規定 |
| (5) 要員の責任・権限 | |
| (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 | |
| (7) 事故等に関する情報の報告等 | |
| (8) 重大な事故等への対応 | |
| (9) 関係法令等の遵守の確保 | |
| (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 | |
| (11) 内部監査 | |

8. 安全管理規程に係るガイドラインの内容

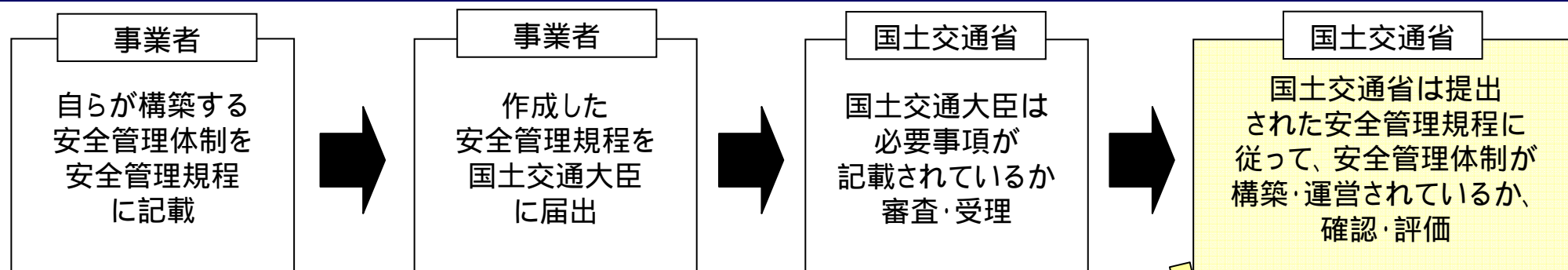
事業者の経営管理部門が行う当該事業の輸送の安全を確保するための管理業務に適用するようガイドラインを策定。



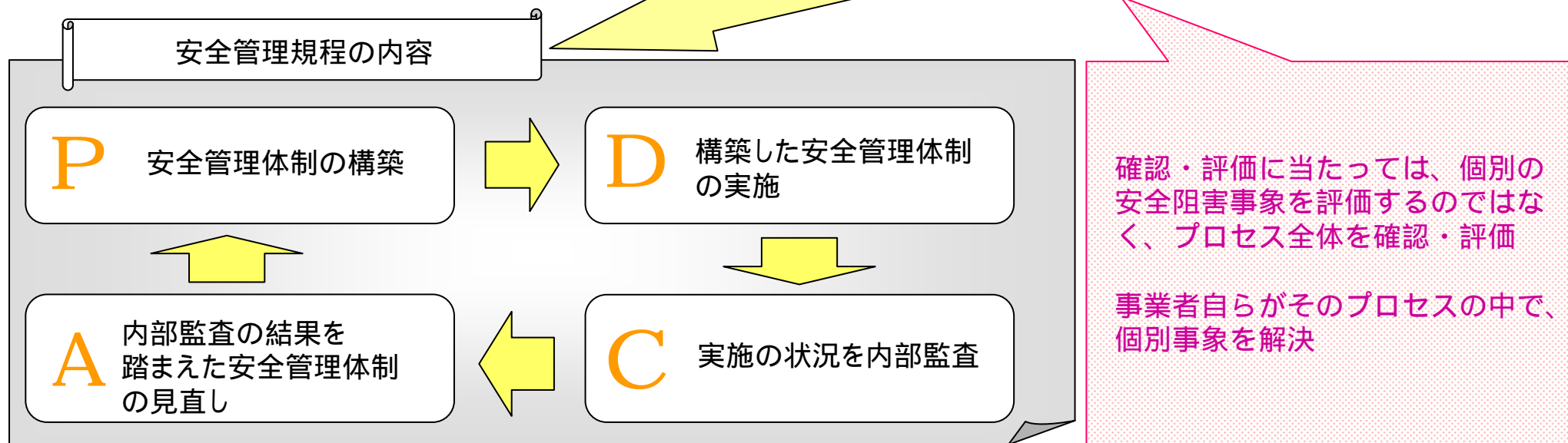
ねらい

事業者がこのプロセスに従って、安全マネジメントを行うこと
そして国がそのプロセスの確認・評価をすることによって事業者の安全性を向上させること

9. 「運輸安全マネジメント評価」とは



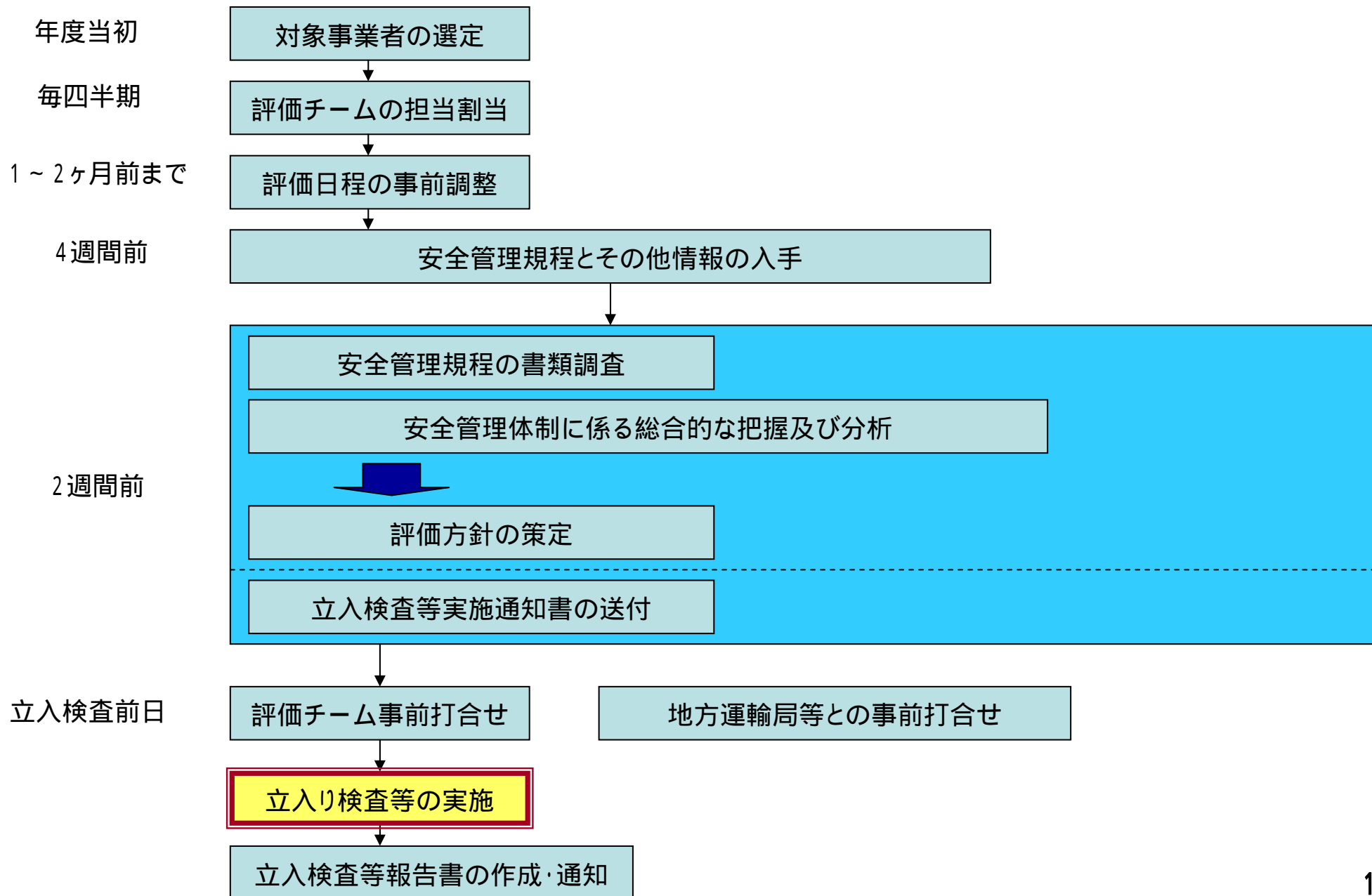
運輸安全マネジメント評価（安全管理規程に記載されたプロセスを確認・評価）



ねらい

**事業者がこのプロセスに従って、安全マネジメントを行うこと
そして国がそのプロセスの確認・評価をすることによって事業者の安全性を向上させること**

10. 「運輸安全マネジメント評価」の全体の流れ



おわりに

P D C Aサイクル（計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Act）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス。）を経営トップ主導で安全管理規程に組み込みことが重要。

継続的な取組みにより安全管理規程に“魂を入れる”ことが不可欠

輸送の安全の確保に係るP D C Aサイクル

