

運輸安全マネジメント制度開始1周年を迎えて

～ 運輸安全マネジメント評価の実施結果概要～
(平成18年10月～平成19年9月)

平成19年10月

国土交通省 大臣官房 運輸安全政策審議官

目 次

1 . はじめに	1
2 . 「運輸安全マネジメント評価」とは	2
2 . 1 「運輸安全マネジメント評価」の導入に至る背景・経緯	2
2 . 2 「運輸安全マネジメント評価」の概要	5
3 . 「運輸安全マネジメント」に対する有識者の皆様の声	8
4 . これまでの「運輸安全マネジメント評価」の実施状況	11
4 . 1 評価実施事業者	11
4 . 2 評価結果	12
4 . 2 . 1 全般的にみた運輸事業者の安全管理体制上の取組み状況	12
4 . 2 . 2 各分野毎の運輸事業者の安全管理体制上の取組み状況	19
4 . 2 . 3 輸送の安全の確保に係る取組みの参考事例	27
5 . 評価実施事業者の皆様の声	29
5 . 1 評価実施事業者に対するアンケート調査について	29
5 . 1 . 1 アンケート調査集計結果	30
5 . 1 . 2 評価に対する意見・要望等	32
5 . 2 評価実施事業者からの感想等	35
6 . 運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化に向けて	39

1 はじめに

平成17年のJR西日本の福知山線列車脱線事故や相次ぐ航空事業の安全上のトラブルの発生等、運輸事業における重大事故・トラブルの多発により、安全に対する国民の信頼が揺るぎかねない事態となったことは、誠に遺憾です。

国土交通省としては、運輸事業の最大の使命は輸送の安全の確保と認識しており、安全が損なわれることがないように、陸海空の輸送モード横断的に、事業者自らが経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築、事業者内部における安全意識の浸透・安全風土の構築を図ることをねらいとして、平成18年10月から、事業者が構築する安全管理体制の適切さを評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施しています。

「運輸安全マネジメント評価」は、経営トップから現場まで一丸となった安全に対する日々の取組み、特に、経営トップによる安全意識の徹底と安全風土の確立に向けたコミットメントを行政としてチェックするという新しい制度であり、そのため、従来の保安監査とは違った新しいアプローチが求められ、当面は、試行錯誤を繰り返しながら、ノウハウを蓄積して、制度の充実を図っていくことが必要です。

ただし、その際忘れてはならないのは、行政が事業者を指導、監督するという上からの視点ではなく、行政と事業者が一体となって、安全性を向上させるための知恵や工夫を一緒に考えていこうという姿勢だと考えております。

国土交通省としては、安全の確保が最大の使命であることを常に認識し、運輸事業の総合的な安全対策の推進に全力を尽くすとともに、事業者の皆様とともに安全に向けた取組みの強化を図って参りたいと考えております。

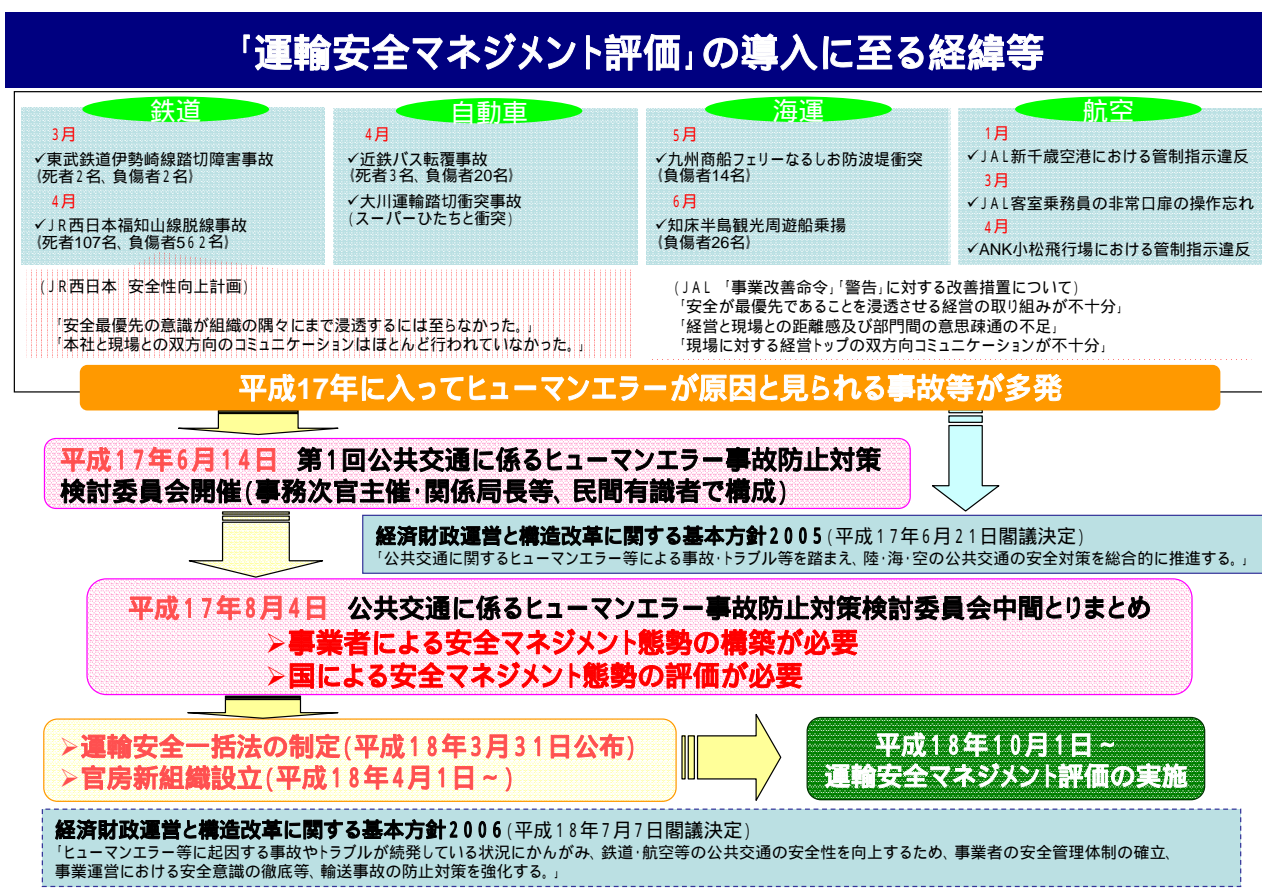
今後とも運輸事業の安全の推進に携わっておられる皆様の、より一層のご支援・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

国土交通省大臣官房
運輸安全政策審議官
福本 秀爾

2 「運輸安全マネジメント評価」とは

2.1 「運輸安全マネジメント評価」の導入に至る背景・経緯

平成17年に入って「ヒューマンエラー」¹⁾が原因と考えられる事故等が多発しました。鉄道分野では、平成17年4月25日にJR西日本の福知山線における死者107名、負傷者562名という未曾有の大惨事や、有人踏切において列車接近中に遮断機を上昇させて通行者が亡くなるという事故等が発生しました。また、航空分野においても、航空運送事業者における管制指示違反、操作忘れ等々、数多くのトラブルが発生しており、さらに、陸上交通分野や海運分野においても様々な事故・トラブルが多発しました。



1) 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。

これらの事故・トラブルは、多くの場合において、共通する因子として、システムの構成要素の1つである人間が与えられた役割を果たせなかったことによるエラー、いわゆる「ヒューマンエラー」との関連が一般的に指摘されており、なぜそのようなエラー・不注意を招いたのか、その背後関係を調べることで、再発防止および未然防止のために重要であることから、国土交通省では「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」²⁾を設置し、各交通モード横断的に、ヒューマンエラー発生メカニズムを検証しました。

この中では、

(1) 「ヒューマンエラー」には、

信号の見落とし、見間違いや管制指示の聞き違いなど、うっかりミスや錯覚等により「意図せず」に行ってしまうもの。

時間の短縮を図らなければならない状況に追い込まれ、職場で定められている安全規則や安全手順の違反など、行為者がその行為に伴うリスクを認識しながら「意図的に」不安全なことを行うもの。(以下、「不安全行動」。)

と大きく2種類あること。

(2) 「不安全行動」を行うか否かについては個人的な要素もさることながら、むしろ「職場環境、企業風土」が大きく影響を与えているのではないかということ。

(3) 「ヒューマンエラー」による事故を防止するためには、

うっかりミスや錯覚等を極力減少させる人間工学等の事故防止技術を活用したシステム作りなどを行うこと。

「不安全行動」を行わないようにするため、「不安全行動」を容認する「職場環境・企業風土」の改善を行うこと。

が重要であること。

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

(4) その「職場環境・企業風土」の改善のための取組みとして、

運輸事業者の経営トップから現場までが一丸となり安全管理体制を構築すること。

その安全管理体制の実施状況を国が確認する仕組みを導入すること。
が必要であること。

という、議論が行われ、運輸事業のより一層の安全性の向上に向け、新たな具体的な方向性が示されました。

国土交通省では、この新たな方向性を踏まえ、運輸事業者に経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築させ、事業者内部における安全意識の浸透・安全風土の構築を図ることをねらいとして、国会に「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案」（運輸安全一括法）³⁾を提出し、平成18年3月31日に公布され、同年10月1日に施行されました。

本法律の施行により、事業者は、各事業法および関係省令などに従って、安全管理体制を構築し、それらの内容を記載した安全管理規程を作成し、それを国土交通省に対して届出を行うことや、安全管理体制を構築、改善することなどについて責任と権限を有する安全統括管理者（副社長、安全担当部長、運行（航）担当部長など）を選任し国土交通省に対して届出を行うことなどが義務付けられ、また、国土交通省において、運輸安全マネジメント評価を開始しました。

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

2.2 「運輸安全マネジメント評価」の概要

国土交通省においては、従前より、各交通モードの事業法に基づき、保安監査⁴⁾を行っており、運輸安全マネジメント評価は、この保安監査に加え、実施することにより、いわば車の両輪として、より一層の安全の確保を図ることをねらいとしています。

運輸安全マネジメント評価は、経営トップをはじめとする経営管理部門から、安全管理体制等について直接インタビューを行い、関係内部書類を確認することなどにより、事業者の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」⁵⁾(以下「ガイドライン」。)に規定されている14項目に基づき評価し、その取組みを一層促進させるため、改善方策について助言等を行う制度であり、ISO9000シリーズ⁶⁾を参考とした制度です。

運輸安全マネジメント評価実施日程例

初日	オープニングミーティング	2日目	車両部長インタビュー
	トップインタビュー		施設部長インタビュー
	安全統括管理者インタビュー		電気部長インタビュー
	運輸部長インタビュー		建設工事部長インタビュー
	調査官打ち合わせ		調査官打ち合わせ
	初日結果概要説明		クロージングミーティング

4) 保安監査

鉄道事業法等の法律に基づき、航空機や鉄道車両などが安全基準を満たしているか、資格を有する運転・操縦者による運転・運航がされているか等について、交通モード固有の安全基準等に基づき、チェックを行うため、運輸事業者に対して実施する立入検査の一つ。

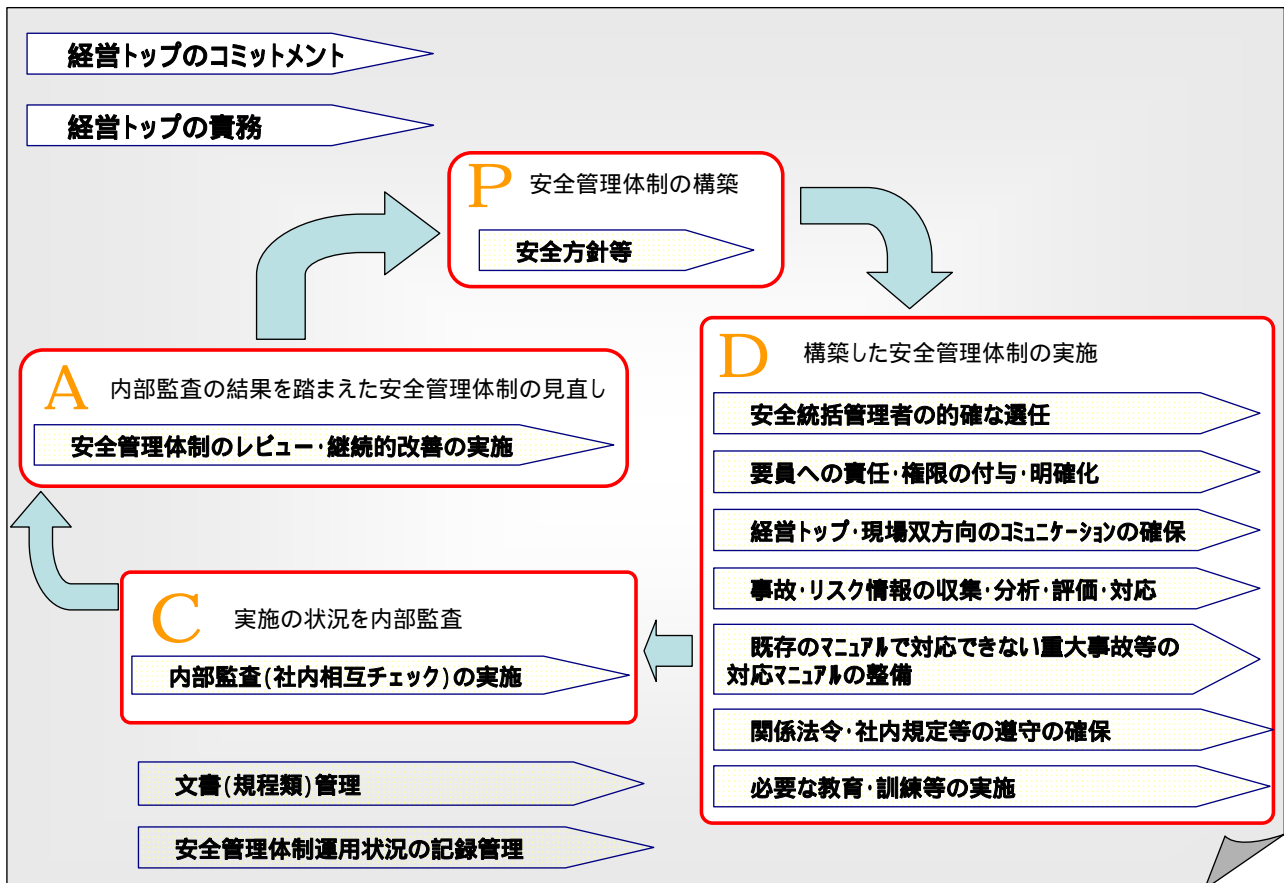
5) 詳しくは、http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/pdf/guidance_guideline.pdfをご覧ください。

6) ISO9000シリーズ

国際標準化機構が制定した国際規格群で、「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、品質保証に加え、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。

運輸安全マネジメント評価は、従来の行政に見られるような指導・処分といった性格のものではなく、助言等を中心に、事業者との対話を重視した新たな安全確保のための行政手法であり、従来の保安監査とはかなり性格が異なるものです。

安全管理規程に係るガイドラインの内容



運輸安全マネジメント評価は、例えば、経営トップをはじめとする経営管理部門が、現場の情報、課題等、自社の安全管理体制を具体的に把握し、現場に対して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、

- (ア) 輸送の安全に関する方針、目標が設定されているか(ガイドライン)
- (イ) 安全重点施策の達成状況を把握し、見直し・改善するための仕組みと体制が構築され、機能しているか(ガイドライン)
- (ウ) ヒヤリハット情報を含む事故等に関する情報を、全社的かつ体系的に収集し、活用する仕組みと体制が構築されているか(ガイドライン)

(エ) 内部監査の仕組みと体制が構築され、機能しているか

(ガイドライン)

(オ) 安全管理体制の見直しのための仕組みと体制が構築され、機能しているか(ガイドライン)

等の観点から、いわゆるPDCAサイクル⁷⁾に基づく安全管理体制が適切に構築され、機能しているかどうかについて評価するものであり、各交通モードに共通した手法により実施しています。

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、事業者が、自主性・自己責任原則を基本としつつ、本制度の意義、内容を十分に理解し、安全性の向上に向け高い意識を持って積極的に取り組むことで、初めて安全の確保につながるものと考えられています。

運輸安全マネジメント評価の実施の様子



7) PDCA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。

品質管理の取組み(ISO9000シリーズ等)等に広く採用されている。

3 「運輸安全マネジメント」に対する有識者の皆様の声

制度の立ち上げに参画された皆様からいただいたメッセージをご紹介します。

～ 運輸安全マネジメント評価を実施する際の留意点～

公共交通機関においては、運輸の安全を確保するためのマネジメント態勢を構築することが求められる。これは、関係法令が要請するからではなく、公共交通機関がその役割を果たす上での大前提として求められるものである。

よって、運輸安全マネジメントは、本来、公共交通機関が自らの責任において主体的に行なうべきものである。その意味で、行政庁は、取組みに関し「説明」を受ける機関に過ぎない。

さて、この運輸安全マネジメント態勢を評価する際、私は、次の2点を特に重視している。

第1に「社内態勢が安全性を高める方向に機能しているか」という観点から各自が評価を行なうこと。とかく「マネジメント態勢を構築し、評価せよ」と言われると、形式主義や文書主義に陥ってしまう可能性がある。パフォーマンス（安全性）が上がらなければ、社内態勢を精緻にしたところで、また手続きを煩雑にしたところで、何の意味もない。本末転倒のないよう注意されたい。

第2に、「説明責任の重要性」を自覚すること。仮に簡便な社内態勢や手続きの方が、安全文化の醸成に役立つとすれば、これをきちんと説明できるようにしておかなければならない。創意工夫をこらしたベスト・プラクティス（最良実践事例）が出てくることを心より期待したい。

麗澤大学国際経済学部教授兼企業倫理研究センター長
高 巖

～ ヒューマンエラーによる事故の防止と運輸安全マネジメント態勢の評価～

近年、鉄道、自動車、海運、航空の各モードで発生している事故を見てみると、人間のエラー（ヒューマンエラー）が関係しているものが少なくない。人間の意識レベルとエラーの発生率は深い関係があり、注意力を集中できれば、エラーは防止できる。しかし、集中力を持続することは人間にとって不可能であり、意識レベルが変動した時に忘れやすい、誤解しやすい、しくじりやすい状況におかれると必ずエラーを起こすのが人間である。

したがって、エラーによる事故を防止するためには、注意性に頼るだけでなく、業務の中に潜むエラーしやすい条件をいかに取り除いておくかが重要となる。

このためには、運輸に携わる一人一人が予め自分の担当業務の中に潜むエラーを起こしやすい条件を洗い出し、業務の実施順序や方法、使用する帳票・設備等に関する工夫・改善を行っておく必要がある。しかし、このような取り組みは個人の力だけではどうにもならない部分が多く、組織として推進することが強く推奨される。

今回、新たに設けられた運輸安全マネジメント態勢の評価は、各社のこのような取り組みを促進することを意図したものであり、我が国における運輸安全を確保していく上でその効果が大いに期待される。

運用に当たってはまだまだ多くの問題が残っているが、関係者が協力してより有効なものに発展させて頂きたい。

中央大学理工学部教授
中條 武志

～ 運輸事業の最優先事項は「安全」～

運輸事業の最優先事項は何か、運輸行政の要諦は何か、と問えば、皆さん「安全」と答えるでしょう。でも、それが本当に答えた全ての方のDNAとなっているのでしょうか。平成17年4月25日に発生したJR福知山線列車脱線事故は、改めてこの問いを厳しく関係者に投げかけました。

その答えのひとつが、新しく導入された「運輸安全マネジメント」だと思っています。

安全を、ソフト、ハード含めて、今一度トータルなシステムとしてとらえ、経営トップの指揮の下、全社一丸となって、安全意識を浸透させることを目指したものです。

行政は、「運輸安全マネジメント評価」というかたちで、事業者をサポートしますが、このシステムで重要なのは、PDCAサイクルにしたがって、常に安全マネジメントシステムを改善し、発展させることです。

「運輸安全マネジメントシステム」の構築にご協力いただきました方々に厚く感謝申し上げますとともに、関係の皆様のご更なるご尽力を期待し、運輸安全の一層の向上を切に祈っています。

前国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官

杉山 篤史

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19年9月までの間に、国土交通省大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官（以下「運輸安全調査官」。）が立ち入って運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は、鉄道事業者31社、バス事業者25社、タクシー事業者8社、トラック事業者16社、海運事業者49社、航空事業者14社の計143社⁸⁾です。

このうち、地方運輸局等の職員が主体となって実施する評価に運輸安全調査官がメンバーとして加わり実施した評価（以下「合同評価」⁹⁾。）は計64社です。

このほか、平成19年4月以降、地方運輸局等の職員のみで運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は32社です。

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

地方運輸局等の評価対象事業者に対して、地方運輸局等の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、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、地方運輸局等への評価に関する技術移転を進めること等のために実施するもの。

4.2 評価結果

4.2.1 全般的にみた運輸事業者の安全管理体制上の取組み状況

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」。）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類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。

しかしながら、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見受けられ、また、事業者間或いはモード間による程度の差があることも確認できました。

運輸安全マネジメント評価で確認することができた、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、ガイドラインの項目毎に整理すると以下のとおりです。

また、その具体的事例は、「4.2.3 輸送の安全の確保に係る取組みの参考事例」（P27、P28）をご覧ください。

なお、「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き」の記述を踏まえ、「評価の視点」を載せておりますので、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及び (2) 経営トップの責務

評価実施事業者中約 70% の事業者では、経営トップが、運輸安全マネジメントにおけるトップの役割を十分に自覚し、経営トップ自らが安全管理規程・安全方針・安全重点施策の策定に主体的に関与し、各種会議体、現場巡回等、あらゆる機会を通じて、安全方針、安全管理規程等の社内への周知に努めるとともに、安全管理体制の構築にあたり、安全組織の創設や安全投資の充実強化に向け、強かにリーダーシップを発揮し、積極的に関与していました。

なお、安全管理体制の更なる充実・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必要不可欠であることから、今後とも引き続き、経営トップが安全管理体制に対して積極的に関与し、リーダーシップを発揮するよう、全ての評価実施事業者に対して共通して求めました。

(3) 安全方針

< 安全方針 >

評価実施事業者中約 97% の事業者では、経営トップが、輸送の安全の確保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、現場巡回、イントラネット、社員への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 16% の事業者では、安全方針の社内浸透・定着に向け、アンケートを活用して社内における安全意識の浸透度合いを把握するなど、独自の取組みを推進していました。

< 安全重点施策 >

評価実施事業者中約 26% の事業者では、安全方針をさらに具体的にブレークダウンした安全重点施策¹⁰⁾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。

一方、評価実施事業者中約 9% の事業者が、安全重点施策を未だ策定していませんでした。

(評価の視点)

安全重点施策は、安全方針に掲げた理念等の具現化を目指すため、安全方針に沿って会社が安全に係る目標(到達レベル)及びその目標を達成するための具体的な手段(例:安全推進計画、安全設備投資計画等)で構成されます。また、安全重点施策は、少なくとも年1回以上は達成度を把握し、必要な見直しができるものであることが求められます。

(4) 安全統括管理者

ほぼ全ての評価実施事業者では、安全統括管理者が、その責務・権限を理解・把握し、安全管理体制の構築、改善に向け責務遂行に努めていました。

(5) 要員の責任・権限

ほぼ全ての評価実施事業者が、安全管理体制上の要員の責任・権限を安全管理規程等に明確に定め、イントラネット等を通じ、社内周知に努めていました。

10) 安全重点施策

安全方針に沿って、会社が安全について目指す目標およびその目標を達成するための具体的手段を記述したもの。

例えば、(目標)平成18年度と比較して、今後5年間で事故・トラブルの発生件数を半減させる、(具体的手段)その目標を達成するための安全推進計画 等

(6) 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 73% の事業者が、安全に関する情報の共有化や情報の収集・周知のために重要となる本社と現場間、部門相互間での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、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・強化に努めていました。

(評価の視点)

事業者内部における情報伝達とコミュニケーションについて、組織の指揮命令系統(縦系)と社内横断的な情報共有(横系)を紡ぐこととともに、上意下達だけでなく意見上申も円滑かつ積極的に行うことができるシステムを構築することが必要です。

事業者内部における情報伝達とコミュニケーションを確保することは、経営トップをはじめとする経営管理部門として、必要な情報を把握・検討し、輸送の安全の確保に關し的確な判断を行うため、必要不可欠な事項です。

さらに、十分なコミュニケーションを確保することにより、事故防止に必要な情報等を事業者内部で共有させ、安全管理の実効性を高めるとともに、安全最優先の意識を従業員に共有・醸成・徹底させることも必要です。

(7) 事故等に関する情報の報告等

評価実施事業者中約 15% の事業者が、運輸安全マネジメントの重要なプロセスの一つであるヒヤリ・ハット情報を含む事故等に関する情報を収集し、その活用に努めていました。

それ以外の評価実施事業者においては、情報収集のためのシステム構築等を進めているところもあるものの、総じて取組みは弱く、集めた情報の活用までに至っていませんでした。

(評価の視点)

事故・トラブル情報のほか、ヒヤリ・ハット情報を適切に把握し、発生原因を究明し、対応措置を講じることは、事故・トラブルの防止を図るためには必要不可欠な取り組みです。このため、経営トップをはじめとする経営管理部門には、把握した事故等に関する情報について、適切に対応措置を講じることが求められております。

(8) 重大な事故等への対応

評価実施事業者中約 29% の事業者が、全社的に対応すべき重大事故の発生を想定し、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な訓練を実施し、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。

(評価の視点)

重大事故等については、発生当初の対応が重要です。

事案発生時の初動対応は、即時対応可能な要員のみで対応せざるを得ないことから、手順としては、責任者の選出、連絡体制、情報収集体制など、初動対応を定めた簡潔なものとし、既存の法令で定められている対応基準等との整合を図る必要があります。

また、経営管理部門は、重大事故等の緊急事態に備え、発生した際に招集すべき要員の範囲と連絡体制を予め定め、確実に情報伝達できる速報体制を整備することが求められます。

この場合、初動体制の要員は限られていることから、初動対応要員に過度な負担を与えることのないよう配慮する必要もあります。

(9) 関係法令等の遵守の確保

全ての評価実施事業者が、現場巡回、安全教育、冊子配布等あらゆる機会を通じ、関係法令等の遵守のための周知徹底に努めていました。

(1 0) 安全管理体制を維持するために必要な教育・訓練等

評価実施事業者中 8 % 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、安全管理体制を維持するために必要な教育・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。

(評価の視点)

安全管理体制を適切に運営するためには、安全管理体制の構築、改善に直接従事する要員が、運輸安全マネジメントのコンセプトを十分に理解することが望まれ、経営トップは、そのリーダーシップにより、これらの要員に、当該コンセプトを十分に理解させ、信頼させるために必要な教育・訓練等について、経営管理部門により実施されることを確実にすることが求められます。

教育・訓練等の実施後、アンケート、上司による力量評価等を実施し、実施した教育・訓練等の有効性を評価し、必要に応じて見直しをすることにより、教育・訓練等のより一層の充実が図られることが期待されます。

(1 1) 内部監査

評価実施事業者中 3 % の事業者が、運輸安全マネジメントの基本的な概念である P D C A 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。

(評価の視点)

ここでいう内部監査とは、会社が確立した安全管理体制が経営管理部門において適切に構築、改善されているかを内部監査員が内部監査手順書に基づき定期的に監査することをいいます。内部監査手順書には、内部監査の準備、実施、報告書の作成、フォローアップ等に関する手順を定めることが求められております。

また、必要に応じて現業実施部門も監査対象とすることがあります。

(1 2) 見直しと継続的改善

評価実施事業者中 5 % の事業者が、マネジメントシステムの基本的な概念である P D C A 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) と改善について、この仕組み確立し、その実施に努めていました。

(評価の視点)

安全管理体制の見直し (マネジメント・レビュー) は、事業者の安全管理体制全般を当該事業者として包括的に評価するものです。

従って、まず、その実施の際には、内部監査の結果のほか、安全統括管理者からの報告、その他の安全管理体制上の諸課題等について、包括的に検討を行うことが必要です。

その結果として、改善の必要性、方向性、実施時期等が決定されます。

継続的改善とは、上記の「見直し」「内部監査」や日常業務における活動等の結果から明らかになった安全マネジメント態勢の課題等について、どのように措置するかを決め、是正措置又は予防措置を講じることです。

4.2.2 各分野毎の運輸事業者の安全管理体制上の取組み状況

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、自動車、海運及び航空分野の事業者における安全管理体制の取組み状況は概ね以下のとおりです。

(1) 鉄道分野

鉄道分野の安全管理体制の特徴としては、線路、運転保安設備、車両、運転といった、様々なハード・ソフトが一体となってシステムが構成されていることであり、安全投資が比較的大きく、経営管理部門のセクション・要員が比較的多く、安全担当の専門部署を設置している事業者が多いことが挙げられます。

また、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、信号保安設備の改良や異常時総合訓練の実施など、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ました。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、比較的多くの事業者において、共通して評価した点は、次のような事項です。

経営トップのコミットメント
内部コミュニケーションの充実
重大事故等への対応の充実

また、比較的多くの事業者において、共通して行った助言等は次のような事項です。

ヒヤリ・ハット情報を含む事故情報の収集・活用

安全管理体制の内部監査に係るプロセスの構築

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

各事業者においては、安全管理体制の更なる充実・強化に向け、これらの仕組みをいかに構築、改善していくかが今後の課題であると考えます。

(2) 自動車分野 (バス、タクシー、トラック)

バス事業者、タクシー事業者およびトラック事業者に共通する安全管理体制の特徴としては、一部大都市圏大手事業者を除き、中小企業が多く、厳しい経営環境の中にあり、経営管理部門のセクション・要員は少なく、安全担当の専門部署を設置していることが少ないこと、また、一度会社を出ると、具体的な安全確保を個々のドライバーが担うことが挙げられます。

また、公道を自家用車、自転車、歩行者等と混在して利用していることから、自社の運転者に直接起因する事故以外の事故（第2当事者事故）対策や違法駐車対策など、事業者だけの安全対策には限界があることも特徴の一つです。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、過去の事故経験を踏まえ、ドライバーに対する教育・訓練をはじめとする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¹¹⁾やドライブレコーダー¹²⁾（車内カメラを含む。）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ました。

11) デジタルタコグラフ

従来のアナログ式運行記録計に代わって、車両の瞬間速度、運行時間、運行距離等の運行情報を電子的に記録することにより、最高速度・連続運転時間・急加減速の有無等を正確かつ容易に読み取ることができる車内搭載機器。

12) 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）を映像で記録することができる車内搭載機器。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、比較的多くの事業者において、共通して評価した点は、次のような事項です。

経営トップのコミットメント
内部コミュニケーションの充実

また、比較的多くの事業者において、共通して行った助言等は次のような事項です。

ヒヤリ・ハット情報を含む事故情報の収集・活用
安全管理体制を維持するために必要な教育・訓練の実施と安全に係る教育の効果検証・見直しの仕組みの確立
安全管理体制に係る内部監査の仕組みの確立
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

各事業者においては、安全管理体制の更なる充実・強化に向け、これらの仕組みをいかに構築、改善していくかが今後の課題であると考えます。

さらに、受託事業者や下請事業者等の活用により、運送事業を実施している事業者については、安全確保の観点から、自社における安全管理体制の構築だけでなく、これらの事業者を含めグループ会社全体の安全管理体制を構築、改善し、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と考えます。

(3) 海運分野

海運分野の安全管理体制の特徴としては、中小企業が多く、経営管理部門のセクション・要員、安全担当の専門部署を設置していることが少なく、また、船舶の運航に際しては、気象・海象等の外的要因に影響を受けることから、船舶の安全は一義的には船長の権限・判断に委ねられることが挙げられます。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、事業者間で相当のバラツキがみられます。特に、任意ISMコード¹³⁾(国際安全管理規則)の認証取得やISO9001認証登録を行っている大手内航海運事業者や一部の旅客船事業者については、既に、安全管理体制を構築し、全社的なマネジメントシステムとして機能させている事例が多く見受けられました。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、比較的多くの事業者において、共通して評価した点は、次のような事項です。

経営トップのコミットメント 内部コミュニケーションの充実

また、比較的多くの事業者において、共通して行った助言等は次のような事項です。

13) ISM (International Safety Management) コード

海上人命安全条約(SOLAS条約)付属書第 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、ISMコードに適合していなければならない。

任意ISM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ISMコード(国際安全管理規則)の認証取得ができる制度。

ヒヤリ・ハット情報を含む事故情報の収集・活用
安全管理体制に係る内部監査の仕組みの確立
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

今後、各事業者、特に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おいては、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、安全管理体制の更なる充実・強化に向け、これらの仕組みをいかに構築、改善していくかが今後の課題であると考えます。

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、安全管理を適切に実施していくうえで、自社における安全管理体制の構築だけでなく、これら船舶所有者等の協力会社を含めた形で安全の確保に関するPDCA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と考えます。

(4) 航空分野

航空分野の安全管理体制の特徴としては、飛行場、航空管制システム、航空機、操縦士、航空管制官といったハード・ソフト一体となった総合的な運航システムによって、運航の安全が確保されていることが挙げられます。

また、安全規制について、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び附属書の国際標準に基づく世界的な枠組みが構築されていることも特徴の一つです。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、従前から、欧米航空会社が推奨している安全管理のシステムを自主的に取り入れていたことなどから、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、安全管理体制が概ね適切に機能している事業者が多く見受けられました。

経営管理部門の組織・定員も、他の交通モードと比較的して多く、また、経営管理部門及び現業部門に安全担当の専門部署を設置している事例が見受けられました。

例えば、経営トップが安全情報を迅速かつ的確に把握することができるよう、運航本部、整備本部、客室本部などの各部門にまたがる安全に関する事象を取り扱う部門横断的な安全組織を、社長の下に設置し、総合的な安全対策を推進している事業者も見受けられました。

さらに、グループを構成している事業者においては、グループを構成している事業者をメンバーとした会議体を立ち上げ、経営レベルでグループ全体の安全に関する情報について共有化を図るとともに、各種安全対策について検討を行っている事例が見受けられました。

上記の他に、運航の安全に関する業務を外注化している事業者が多く見受けられ、今後も、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中で、これら外注作業の安全の管理も適切に行っていくことが重要であると考えます。

他の運輸モードと比較した場合、航空分野の安全管理体制の構築、改善は進んでいるとの印象を受けました。

安全管理体制の構築、改善に向けた取組みについては、比較的多くの事業者において、共通して評価した点は、次のような事項です。

経営トップのコミットメント

内部コミュニケーションの充実

重大事故等への対応の充実

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

また、比較的多くの事業者において、共通して行った助言等は次のような事項です。

安全に係る教育の効果検証・見直しの仕組みの確立

全社的な安全管理体制に係る内部監査の仕組みの確立

各事業者においては、安全管理体制の更なる充実・強化に向け、これらの仕組みをいかに構築、改善していくかが今後の課題であると考えます。

上記のほか、航空分野では、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く、それを未然に防止することが非常に重要であることから、今後も引き続き、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用に関する取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、こうした事象の発生をひとつでも減少させる取組みが重要と考えます。

4.2.3 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安全の確保に係る取組みのうち、事業者の皆様の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、これまでに評価を実施してきた中で確認できた参考事例であり、今後も評価を実施する中で参考となると考えられる事例があれば、逐次紹介していきます。

ガイドライン該当項目	事業者名	取組み事項
(3) 安全方針等	北海道旅客鉄道株式会社	安全意識調査の実施
	帝都自動車交通株式会社	安全重点施策の効果の把握・見直し
	東京都観光汽船株式会社	安全重点施策の効果の把握・見直し
	田淵海運株式会社	安全重点施策の効果の把握・見直しの実施
(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保	JFE物流株式会社	経営管理部門・船舶所有者・船員とのコミュニケーション
	東京地下鉄株式会社	本社経営層による頻繁な現場巡回の励行
	南海フェリー株式会社	経営管理部門と乗組員とのコミュニケーション
	株式会社名門大洋フェリー	経営管理部門と乗組員とのコミュニケーション

(7) 事故等に関する 情報の報告等	九州旅客鉄道株式会社	社内ネットワークを活用した ヒヤリ・ハット情報の収集・ 活用
	関西汽船株式会社	ヒューマンエラー防止対策と リスクマネジメント
	ヤマト運輸株式会社	安全ルートマップの作成によ る事故等に関する情報の活用
	中国ジェイアールバス 株式会社	事故等に関する情報の収集・ 活用
	旭タンカー株式会社	事故等に関する情報の収集・ 活用
(8) 重大な事故等へ の対応	全日本空輸株式会社	緊急対応マニュアルの策定
	小田急電鉄株式会社	危機管理規則等の策定
(1 1) 内部監査 (1 2) 見直しと継続 的改善	中越運送株式会社	内部監査及び 見直しに関する取組み
(1 2) 見直しと継続 的改善	北海道国際航空株式会社	安全意識調査の実施及び その結果を活用した安全管理 体制の見直し

5 評価実施事業者の皆様の声

5.1 評価実施事業者に対するアンケート調査について

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に回答をいただくアンケート調査を実施しています。

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制度の更なる改善のための参考として参ります。

(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、「1（非常に適切である）」、「2（概ね適切である）」、「3（適切である）」、「4（やや不適切である）」、「5（非常に不適切である）」という5段階から、評価実施事業者が回答するものです。

(2) 対象事業者

平成18年10月以降平成19年9月までに運輸安全調査官が立ち入って運輸安全マネジメント評価を実施した143社

(3) 回収数（率）

135社（143社の94%）

5.1.1 アンケート調査集計結果

アンケート調査の結果は、全体として「非常に適切」及び「概ね適切」であるとの回答が、それぞれ48%、27%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、概ね良好な回答が得られました。

下記に示す回答を踏まえ、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

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。」という回答が、7%寄せられています。

また、「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「非常に短かった。」「やや短かった。」という回答が、それぞれ1%、17%寄せられています。

これは、初めての運輸安全マネジメント評価ということもあり、事業者によって、評価の準備に多大な時間を費やしたことによるものではないかと考えています。

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「ほとんど理解できなかった。」「やや理解できなかった。」という回答が、それぞれ1%、5%寄せられています。

また、「立入検査等実施通知書」により、評価で何を行うか「ほとんど理解できなかった。」「やや理解できなかった。」という回答がそれぞれ1%、4%寄せられています。

運輸安全マネジメント制度に関する各種周知啓発資料を活用すること等により、事前調整および評価の内容について事業者の皆様に対してわかりやすい説明を行うよう努めてまいります。

(2) 評価の負担について

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。」という回答が、5%寄せられています。

これは、運輸安全マネジメント評価は、経営トップをはじめとする経営管理部門に対する面談調査等を行うことから、多忙の中、困難な日程によるものではないかと考えています。

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。」、「やや大きかった。」という回答が、それぞれ2%、27%寄せられています。

これは、初めての運輸安全マネジメント評価ということもあり、事業者によって、評価の準備に多大な時間が必要となり、業務にとって負担が大きくなったことによるものではないかと考えています。

5.1.2 評価に対する意見・要望等

「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、事業者の皆様から様々な意見をいただきました。

いただいた意見は、「(1) 評価制度導入による効果等」と「(2) 評価制度のあり方に対する意見・要望等」に大別することができます。

(1) 評価制度導入による効果等

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の内容を確認し、改めて見直したり、整理したりして体系的な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) 経営トップの責任・権限の明確化

『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思う。』

3) 円滑な情報伝達及びコミュニケーションの実現

『安全管理規程を作成し、安全管理体制が明確に示されたことにより、構築前と比較して、本社と現場とのコミュニケーションがより一層図られ、安全・安心に対する社員の意識が更に向上したのではないかと考える。』

4) 安全管理体制を継続的に改善する際に必要となる課題の明確化

『安全に対する取組みについて、客観的な評価を受けたことにより、自社単独では発見できなかった改善すべき事項や取組みの強化が必要な事項に気づくことができ、安全管理体制構築にあたって有益であった。』

(2) 評価制度のあり方に対する意見・要望等

1) 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という特徴をもつ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。』

2) 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

『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ことから、全事業者に対して一律な指導とならないようにして欲しい。』

例えば、大量高速輸送機関である鉄道、航空分野とタクシー事業者に対して、全く同一の基準で評価することについて疑問を持っている。』

『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を構築すればよいわけ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、安全管理規程の策定等が形式的にならぬよう、十分留意して欲しい。』

3) 「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、問題が全くない事業者は、2・3年に一度程度でよいのではないかと考える。』

4) 安全管理体制の構築に係る取組みに対する支援

『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、安全統括管理者に対する研修で事例を示していただき、担当者の理解を深めて欲しい。』

なお、情報提供の際には、取組み事例の表面的な部分のみだけでは実際の業務に活用することが難しいことから、活用しやすい形で情報提供して欲しい。』

『ガイドライン「(7)事故等に関する情報の報告等」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。』

『安全管理規程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、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、これまで実施した評価により得られた知見を踏まえ、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) 全事業者を対象とした運輸安全マネジメント評価の実施

『安全管理規程の届出などの義務付け対象事業者は、一定規模以上の事業者となっているが、安全は、事業者の規模に関係なく最重要の課題であることから、全事業者に対して運輸安全マネジメント評価を実施して欲しい。』

これらの取組みにより、輸送の安全が確保され、業界全体の信頼獲得につながるものと考えている。』

5.2 評価実施事業者からの感想等

これまでに運輸安全マネジメント評価を実施した事業者の皆様からいただいた、運輸安全マネジメント評価についての感想等をご紹介します。

～ 運輸安全マネジメント評価に対する感想等について～

弊社は過去に起こした事故の教訓から、安全を最優先とする企業風土の醸成に努めてきたところですが、鉄道事業法等の改正による安全管理規程の作成等により、鉄道事業者としての最大の責務である輸送の安全について、その取り組みの根拠の明確化と体系化が図られ、理論立てて考え、かつ行動ができるようになったと感じています。

さらに、「運輸安全マネジメント評価」の実施により、安全管理体制を構築するために鉄道事業者として行うべき具体策を把握するとともに、今後取り組むべき課題を認識することができました。

また、この制度により、関係する事業者間における情報共有や連携が図られてきたとも感じています。

「運輸安全マネジメント評価の実施結果概要について」に「輸送の安全の確保に係る取り組みの参考事例」の紹介がありますが、弊社では、紹介のあった他事業者に直接お伺いして事例の取り組み状況を教示頂くなど、弊社の取り組みに活用できるよう検討を進めているところです。

今後に於いても、引き続き、このような参考事例を多く紹介していただけるようお願いしたいと思っています。

最後に、「運輸安全マネジメント評価」を貴重な意見交換を行う機会と捉え、今後も引き続き行政と事業者が相互に議論し、情報共有、意思の疎通を図る場となっていくことを希望いたします。

東京地下鉄株式会社
安全統括管理者

～ 「運輸安全マネジメント評価」について～

当社は、従来から様々な安全施策を実施してまいりましたが、「運輸安全マネジメント評価」制度の導入により、多様な安全管理施策を体系化することができ、安全管理体制を更に向上させるうえで、大変有効なものであると認識しております。

また、輸送の安全に関して専門的に取り組む「安全管理課」を運輸部門に新設し、併せて関係会社と情報を共有し、一体となって輸送の安全を確保するため「運輸安全推進委員会」を設けました。

また、「運輸安全マネジメント評価」を受けたことにより、経営トップから現場までが一丸となって、安全意識の浸透・安全風土の構築のため具体的な取り組みを強化しなければならないことを再認識いたしました。

バス事業は厳しい経営状況下に置かれていると思われませんが、輸送の安全に関する予算を確保し、従業員一人ひとりが自主的にかつ高いレベルでPDCAサイクルに則り輸送の安全確保に引き続き取り組むよう、一層努めてまいります。

神奈川中央交通株式会社
安全統括管理者

～ 内航海運業法に基づく運輸安全マネジメント評価を受けて～

事業運営を行っているどのような形態の会社であろうと、一番大事なことは顧客からの信頼感と安心感の確保である。

内航海運の運送事業者として、当社の安全・安心輸送の責務は、年毎に大きくなってきている。社会の規範・法令遵守は事業運営の基本である。そして、日々の業務において最大の重要事項は安全の確保にある。

今回の評価は、時宜を得た行政側のアクションだと認識している。自分自身では一生懸命にやっているつもりであるが、自己流に陥っているやり方、マンネリになってしまっている意識を改革し、さらに一步前進させるために必要なものはどんどん取り入れていきたいと考えている。

確かに評価する側の物差しも、スタートした初年度で、これで十分と言うことはいえないであろう。一方で評価される側も手探りでの対応とならざるを得ない。

このような安全のP - D - C - Aを継続的にまわすことによって、双方で安全への対応が整っていくのではないかと実感している。

現場の安全を確保するのは、行動する一人ひとり、とそれをサポートするスタッフ一人ひとりであるが、指導者としての指揮官の安全に対する深い見識と現場を理解する経験並びに洞察力が必須である。

今回の安全マネジメント評価を受けて、自分自身を一層磨かねばならないと実感した。実行あるのみである。

日鐵物流株式会社
安全統括管理者

～ 運輸安全マネジメント評価について～

昨年10月の航空法の一部改正により導入が義務付けられた安全管理体制は、弊社の絶対的使命である航空の安全を堅持する上で不可欠かつ極めて有効な仕組みでありますので弊社はその構築に全力を挙げて取り組んでおります。

このような中、去る7月17日～18日、弊社は、導入が義務付けられてから10か月余りを経過した安全管理体制の状況について、国（国土交通省）から運輸安全マネジメント評価を受けました。

この評価に際しては、安全管理体制構築に関する会社としての基本的な姿勢、取組状況、課題等広範にわたるインタビューを受けましたが、この過程を通じ、今後弊社が安全管理体制の充実を図る上で貴重な多くのアドバイスをいただくことができました。

また、運輸安全マネジメント評価を受けるのを機会に、改めて弊社の安全管理体制を自主点検し、安全管理体制の基本である全社を挙げて安全を確保するとの強い意志を再構築することができました。

運輸安全マネジメント評価として、「安全管理体制の構築、実施及び維持の状態は、相当程度整備充実が図られている。」などの評価をいただくことができました。また、「経営トップのコミットメントの継続」、「リスク管理の取り組みの精力的な推進」などについてアドバイスをいただきましたので、今後はこれらに重点を置きつつ安全管理体制のいっそうの充実を図り、引き続き航空の安全をより確かなものにしていきたいと思っています。

北海道国際航空株式会社
安全統括管理者

6 運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化に向けて

これまで運輸安全マネジメント評価を実施した事業者の皆様をはじめ関係各位からいただいたご意見、ご要望やこれまで実施した評価を踏まえ、運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化のため、国土交通省として下記のような取組みについて検討していくこととしています。

(1) 運輸安全マネジメント制度の周知、啓発等

運輸安全マネジメント制度が開始1年を経過したところですが、そもそも「運輸安全マネジメント」とはどのようなものであるかを理解されていない事業者も未だ見られることから、本制度のコンセプト、具体的な取組み事例等の周知、啓発活動に努めることが必要です。

このため、国土交通省では、シンポジウム、説明会、講演会等を随時開催するとともに、関連パンフレット等の刊行・周知等を行ってきたところであり、今後も引き続き、本制度の周知、啓発のための施策を推進することとしています。

運輸安全シンポジウム（平成18年9月5日開催）



運輸事業の安全をテーマにしたシンポジウムを都内で開催。
各交通モードの社長をはじめ約800名が出席。

(2) 安全管理体制の構築に係る取組みに対する支援

「 4 . 2 評価結果」(P 1 2) で述べたとおり、本制度が開始されたばかりということもあり、各事業者における安全管理体制の構築、改善に向けた各種取組みの中には、その取組み内容等が未だ十分でない取組みも見受けられました。このため、国として、これら取組みに係る事業者への支援のための施策を推進する必要があります。

これまで、内部監査やリスク管理等の各種参考資料の作成・配布等を行うとともに、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るなどの措置を講じています。

また、事業者におけるヒヤリ・ハット情報を含む事故等の情報収集・活用に係る取組みの支援など、調査・検討を実施しているところです。

今後も引き続き、各事業者のニーズを的確に把握しながら、評価を通じて得られた各種情報の集積・整理・分析等や模範事例の水平展開など、より効果的・効率的な安全管理体制の構築へ向けて、支援活動を積極的に行うこととしています。

(3) 「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

公正かつ適切な運輸安全マネジメント評価の実施は、これら業務に従事する職員(以下「評価員」。)のインタビュー技法等の力量に委ねられるといても過言でないことから、評価員の評価に関する力量の充実・強化を図ることが必要です。

また、平成 1 9 年度から各地方運輸局等においても評価を開始しており、地方運輸局等の職員の研修及び合同評価を実施する等、本省から地方運輸局等への評価の技術移転を進めることが必要です。

このため、運輸安全調査官に対しては、評価に係る評価研修、I S O 9 0 0 0 研修(品質マネジメントシステム審査員補資格を取得)、I S O 9 0 0 4 研修、I S O 内部監査員研修等の研修を受講させています。

また、評価員となる地方運輸局等の職員に対しては、評価研修を受講させる

ほか、OJTを兼ね逐次、本省評価への立会や運輸安全調査官との合同評価を実施しているところであります。

今後、これらの研修等を実施し、評価員の力量の充実・強化を図るなど、評価実施体制の充実・強化を進めていきます。

(4) 前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、運輸安全マネジメント評価を継続的に実施していくにあたり、前回の評価結果や次回評価までの各事業者の安全管理体制の構築に係る進捗状況等を踏まえ、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ことが必要です。

このため、2回目以降の運輸安全マネジメント評価においては、前回評価において指摘・助言した事項への対応状況を確認するほか、前回評価以降の当該事業者の安全管理体制に係る情報、運輸業界を取り巻く諸情勢等を勘案し、重点的に確認する事項を予め決定し、評価を実施し、さらに、他の事業者に参考となる安全管理体制上の優良な事例抽出を念頭におきながら、評価を実施することとを検討していくこととしています。

(5) 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、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、安全の確保に関する業務が一事業者内で必ずしも完結しないものが見受けられました。このような事業者については、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、これらのグループ全体に対する評価等について検討することも有効です。

また、例えば、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もあることが考えられることから、その規模・体制に応じたよりよい評価手法を検討することが重要です。

(6) 安全管理規程義務付け対象以外の運輸事業者への対応

安全管理規程義務付け事業者以外の事業者においても、運輸安全一括法により、「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。」旨の努力義務が課されており、これらの事業者に対する指導・啓発を進めていくことが必要です。

このため、これら事業者に対しては、保安監査、各種講習会等の機会を通じ、本制度のコンセプトの指導・周知啓発等、安全マネジメントの浸透が図られるよう各種対策を講じることを検討しています。



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）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）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。

運輸安全マネジメント制度開始1周年を迎えて

～運輸安全マネジメント評価の実施結果概要～

（平成18年10月～平成19年9月）

編集 国土交通省 大臣官房 運輸安全政策審議官

TEL 03-5253-8797

FAX 03-5253-1531

