

メルマガ「運輸安全」第11号

□■□■□■□■□メルマガ「運輸安全」(H21. 5. 29 第11号) □■□■□■□■□

~~~~ (目次) ~~~~~

## 1. 運輸安全に関する最近の動き

- 「事業用自動車総合安全プラン2009」をとりまとめました！
- 超高速船に関する安全対策について最終とりまとめを行いました！
- 平成21年度「運輸安全マネジメントセミナー」を開始しています！

## 2. 安全の確保に関する取組みの参考事例紹介

～第5回 ヤマト運輸株式会社における輸送の安全の取組みのご紹介

## 3. 現場だより

- 自動車アセスメント - より安全な自動車の普及を目指して
- ～自動車事故対策機構より～

## 4. 特集～リスク管理～

「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方」(第1回)

~~~~~

1. 運輸安全に関する最近の動き

○「事業用自動車総合安全プラン2009」をとりまとめました！

昨年11月に「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」を設置し、本年3月まで4回にわたり、検討委員会メンバーによりソフト・ハード双方の幅広い観点から、総合的な安全対策について議論いただき、「事業用自動車の総合安全プラン2009」を取りまとめ、3月27日に公表したところです。

アドレス：http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000015.html

「事業用自動車の総合安全プラン2009」は、事業用自動車については、事故件数・死者数ともに、家用自動車に比べて減少のペースが鈍いことや、依然として飲酒運転など社会的影響の大きな事案が絶えず発生していることを踏まえ、事業用自動車の事故削減目標を設定(①10年間で死者数半減(平成20年513人を10年後に250人)、②10年間で人身事故件数半減(平成20年5万6千件を10年後に3万件)、③飲酒運転ゼロ)するとともに、今後取り組むべき課題(①安全体質の確立、②コンプライアンスの徹底、③飲酒運転の根絶、④IT・新技術の活用、⑤道路交通環境の改善)について取りまとめたものです。

これらについては、今後、このプランの「目標の達成に向けて当面講ずべき施策」に提示しているスケジュールに沿って実施していくこととしています。

このプランは、策定されたことをもってその役割を終えるのではなく、今後10年間にわたり自動車運送事業に関わるすべての関係者の間で共有され、着実に推進されるものです。

安全への取組みは決して派手なものではなく、一朝一夕にその効果が目に見えるものでもありませんが、関係者1人1人のたゆみない地道な努力の積み重ねが合わさり、いずれ必ず大きな効果をもたらすということを念頭に、今後、目標達成に向け、関係者とともこのプランを推進していきます。

○超高速船に関する安全対策について最終とりまとめを行いました！

平成18年前後に、我が国近海において水中翼型超高速船(※)が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いだことを受け、国土交通省では平成18年4月に、関係行政機関、学識経験者、水中翼型超高速船の製造事業者、運航事業者等からなる「超高速船に関する安全対策検討委員会」を設置し、水中翼型超高速船の流木等の海面にある障害物や鯨類との衝突に関する安全対策の検討を進めてきました。

本委員会では、集中的な審議を経て、平成18年8月に「中間とりまとめ」を行い、その後、関係者においてこれに従った対策を講じるとともに、中期的な課題とされた技術開発等に取り組んできました。

これまでの取組みにより、中期的な課題とされていた技術開発もほぼ終了し、長期的な取組みが必要な対策も今後の方向性が明確となったことから、水中翼型超高速船の安全対策について、「最終とりまとめ」を行いました。

「最終とりまとめ」では、水中翼型超高速船と流木等の障害物や鯨類との衝突に対する安全対策として、主として「衝突を回避するための対策」及び「衝突した場合の乗客・乗員の被害を低減するための対策」の二つの観点から対策を取りまとめました。（「最終とりまとめ」の概要は以下のとおりです。（括弧内は主な実施者））

今後は、本「最終とりまとめ」に従って、国土交通省、水中翼型超高速船の運航事業者、水中翼型超高速船の製造事業者が協力・連携を図りながら、安全対策を講じていくこととしています。

【最終とりまとめの概要】

1. 衝突を回避するための対策

- ①運航事業者への障害物、鯨類発見情報の提供（海上保安庁）
- ②鯨の目撃情報を整理した鯨ハザードマップの作成（運航事業者）
- ③要注意海域の設定及び減速航行の実施（運航事業者）
- ④海中の障害物を音波により探知するアクティブソナーの改良（製造事業者）
- ⑤音声を水中に発射し鯨の回避行動を促すアンダーウォータースピーカーの改良（製造事業者、鯨類専門家）
（※鯨による回避行動促進の効果を高めるため、鯨の生態等に関する調査を引き続き実施する予定です。）

2. 衝突した場合の乗客・乗員の被害を低減するための対策

- ①衝突時の乗客・乗員保護のためのシートベルトの技術基準策定と法令による設置義務付け（国土交通省）
- ②乗客へのシートベルト着用義務付け及び乗客へのベルト着用の周知徹底（運航事業者）
- ③衝突事故の際に乗客・乗員の被害を減らすための客室への衝撃緩衝材の取付け（運航事業者）

3. その他の対策

- ①日韓航路で運航している韓国の水中翼型超高速船の安全性確保のための韓国側への情報提供（国土交通省）
- ②超高速船の乗組員に対する教育訓練ガイドラインの作成、同ガイドラインに従った教育訓練の実施（運航事業者）

※最終とりまとめの詳細は以下に掲載しておりますので、是非ご覧ください。

アドレス：http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000004.html

※水中翼型超高速船とは？

船体についた前後二つの水中翼に発生する揚力により海面上に船体を持ち上げて海水による抵抗を減らし、

海中から吸い込んだ海水をウォータージェットで噴出して推進する非常に高速の旅客船です。時速約45ノット(約83キロメートル)で航行することができます。

現在、我が国では、伊豆七島、佐渡島、隠岐島、壱岐・対馬、五島列島、種子島・屋久島、釜山(韓国)の7つの航路に就航しています。

○平成21年度「運輸安全マネジメントセミナー」を開始しています！

国土交通省では、これまでに運輸安全マネジメント評価を受けられた事業者の方々から特に要望の多かった運輸安全マネジメント制度の理解を深めるための「公開セミナー」を定期的に開催しています。

本年度も以下の3つのセミナーを開講いたしますので、受講を希望される方は、以下の問い合わせ先までご連絡ください。

【開催するセミナーと日程】

(1) 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を理解して頂くためのセミナー

日程：平成21年6月24日(水) 13:00~17:00、7月8日(水) 13:00~17:00

(2) 内部監査に関する基礎的な知識を習得していただくためのセミナー

日程：平成21年6月25日(木) 13:00~17:00、7月9日(水) 13:00~17:00

(3) 事故等に関する情報の報告等(リスク管理)を理解して頂くためのセミナー

日程：平成21年6月26日(金) 13:00~16:30、7月10日(金) 13:00~16:30

【連絡先】国土交通省大臣官房運輸安全監理官付 TEL:03-5253-8111

宮下(内線22071)、江熊(内線22083)

なお、セミナーの有効性を高めるために、少人数制(受講定員各10名、1社1名限定)としております。8月以降の開催については、開催日決定次第、随時ホームページに日程等を掲載いたしますのでご覧ください。

アドレス：http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_seminar.html

2. 安全の確保に関する取組みの参考事例紹介

～第5回 ヤマト運輸株式会社における輸送の安全の取組みのご紹介

ヤマト運輸(株)においては、輸送の安全の取組みの一環として、他の事業者の皆様にも参考となる以下のような取組みを推進しています。

1 安全専門講師の養成とその活用

ヤマト運輸(株)では、全国に210名の安全指導長を配置していますが、2008年度から、安全指導長のレベルアップを図るため、各主管支店(69店)に安全専門講師を養成・配置し、約5万人におよぶセールスドライバーに対する安全教育を実施しています。

ヤマト運輸(株)の安全戦略の基盤となっているのは、安全対策の専門職をすべての主管支店に配属し、セールスドライバーの安全教育を行う「安全指導長制度」です。この独自の制度は、1974年の導入から現在に至るまでヤマト運輸(株)の「安全」を支え続けてきました。

その伝統ある仕組みを維持しつつ、さらなるレベルアップを図るため、2008年5月、取組みの第一弾として安全専門講師を養成する「安全専門講師養成研修」を開始しました。

この研修対象は、各主管支店で選抜された安全指導長であり、研修期間は6日間で、カリキュラムは基礎講習、マニュアル作成、話し方などの座学と、運転の癖を見抜くなどの自動車教習所の協力を得て実施する実技演習、そして最終日に行う認定試験で、この厳しく高度な研修を経て、法令担当または実技担当の安全専門講師に認定されます。

現在、各主管支店に法令担当1名、実技担当1名の安全専門講師を配置し、各主管支店所属のセールスドライバーに対する講義、添乗指導、路上パトロールなど、安全教育の充実・強化を図っています。

2 事故データ情報の分類・整理を活用した事故防止対策の推進

ヤマト運輸(株)では、事故データ分析システムを新たにリニューアルし、2008年の秋の交通事故ゼロ運動（1970年以来、継続的に実施している全社的な安全運動）において、過去1年間の自社で発生した交通事故データを事故類型別、場所別、時間帯別、時季別、ドライバー年齢別等に分類・整理し、多発している事故事例（信号なしの交差点での衝突事故）を抽出し、当該事故事例に対する事故防止対策を2008年秋及び2009年春の交通事故ゼロ運動における重点実施事項に盛り込み、重点的に対策を推進しました。

その結果、信号なし交差点での衝突事故発生件数が、2008年10月より半年間で前年比30%減少するという成果を得たところです。

ヤマト運輸(株)では、今後とも、事故データの統計・分析を正確かつ着実にを行い、その結果を次のアクションに活用し、輸送の安全に向けた取組みを推進することとしています。

3. 現場だより

○自動車アセスメント - より安全な自動車の普及を目指して
～自動車事故対策機構より～

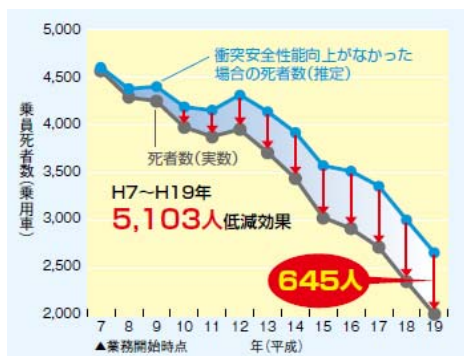


独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA：ナスバ）は、人と車の共存を理念とし、「守る」（安全な車選び）・「防ぐ」（事故の防止）・「支える」（事故被害者の支援）の3つの業務を行なっています。

「安全な車選び」に関しては、NASVAは国土交通省とともに、自動車ユーザーの安全な車選びと、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促すために「自動車アセスメント（市販車の安全性能評価試験）」を実施し、結果を公表しています。

これまでの自動車アセスメントの成果としては、交通事故統計を用いた効果分析の結果、自動車の衝突安全性能の向上により、年間 645 人、13 年間で 5,103 人の死者数低減効果が試算されています（図参照）。

今年は、4月23日（木）に東京大手町サンケイプラザで、自動車アセスメント結果発表会を行い、平成20年度に試験を実施した18車種について評価結果を公表しました。



発表会では、マスコミを通じ、自動車ユーザーが自動車の安全性に関心を持ってもらえるように、様々な工夫が必要となります。

NASVAでは、マスコミに対するプレスキット（紙ベースの報道発表資料に加えて、DVD等による写真・動画等電子媒体による報道用素材）の配布、試験車両の展示、メーカー開発責任者からの技術紹介等に加えて、3年前より、年間の最も優秀な車両を「自動車アセスメントグランプリ」として表彰しています。

また、平成20年度は最高の評価を得た車種が複数あったことから、グランプリ以外のそれらの車種についても「自動車アセスメント優秀車」として表彰を実施しました。

発表会当日は、多くのテレビ局、新聞各社並びに多くの雑誌社等が出席し、発表会は成功裏に終わりました。その後、それぞれのメディアで、「自動車アセスメント」や「自動車アセスメントグランプリ」等についての報道が数多くなされました。



4. 特集～リスク管理～

「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方」（第1回）

事故、ヒヤリ・ハット情報を集めて、事故防止対策に活用することを「リスク管理」とよんでいます。

運輸安全監理官室では、平成19年度は3社、20年度は6社の、自動車モードの事業者にご協力いただき、「リスク管理」をうまくすすめる方法を調査してきました。その結果を「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方」という周知資料冊子にまとめて、配布をはじめています。今回は、その冊子のポイントをご紹介します。

「リスク管理」は、①情報収集、②集まった情報の分類・整理、③根本的な原因の分析、④対策の検討と実施という流れになります。そこで、この流れごとに解説します。

①情報収集

現場から、事故やヒヤリ・ハット情報を集めることが、「リスク管理」の出発点です。

1件の事故の背後には、多くのヒヤリ・ハットが潜んでいると言われます。そこで、ヒヤリ・ハットの段階で対策を取ること、事故を未然に防ぐことが大切です。

ただ、事故と違って、ヒヤリ・ハット情報の収集には工夫が必要です。ヒヤリ・ハットが集まらない原因として、何が「ヒヤリ・ハット」か理解されていない、報告が面倒、報告して自分の査定が下がることをおそれる等が考えられます。また、自分のミスによるヒヤリ・ハットは報告されにくい、時間がたつにつれ報告が減るといった問題もあります。そこで、その原因に応じて、報告をうながす方策をとることが大切です。

②集まった情報の分類・整理

情報が集まれば、分類・整理をして、自社で多い事故やヒヤリ・ハットの類型や原因をつかみます。事故やヒヤリ・ハットの内容を、項目ごとにまとめます。対策を考える上で重要な項目はさまざまですが、自動車モードでは特に、事故やヒヤリ・ハットの相手、原因、発生場所、事故やヒヤリ・ハットが起きたときの自分の行動が重要と考えられます。項目ごとに件数を集計したら、グラフを描いてみると自社の事故やヒヤリ・ハットの傾向が一層わかりやすくなるでしょう。

自社で多発する事故やヒヤリ・ハットの傾向がわかれば、そこにしぼって、効果的に対策を考えることができるでしょう。

③根本的な原因の分析

自社で多発する事故、ヒヤリ・ハットに対し、注意喚起を促すキャンペーンなどの対策をたてて、事故が減れば問題ありません。

しかし、対策をたてているのに事故が減らない場合、事故の根本的な原因を分析し、それに対して対策を考える必要があります。根本的な原因の分析方法として、「なぜなぜ分析」や「特性要因図」という方法があります（具体的な内容については、冊子をご覧ください）。分析をするときは、事故が起きた理由を、1. 運転者、2. 事故の相手、3. ハード面、4. 周囲の環境、5. 安全管理の5つの視点から考えていくとよいでしょう。

④対策の検討と実施

自社で多発する事故等の傾向、あるいは事故の根本的な原因がわかれば、それに対して対策をたてます。

運転者本人への注意喚起を行う場合、単に「注意せよ」だけではなく、不注意が起きる根本的な原因（疲労、慣れ、気のゆるみ、あせりなど）までふみこんで、具体的な注意の仕方を示せると効果的でしょう。また、事故の原因となるミスには、本人がうっかりしてしまう「うっかりミス」と、危ないとわかっているしてしまう「ルール違反」があり、ミスの種類によって対策も異なります。ルール違反の場合、単に「ルールを守ろう」だけでなく、「なぜそのルールがあるのか」という理由までふみ込んだ教育が必要と思われる。

次に、事故の相手に原因がある場合でも、「相手が悪いから仕方がない」ではなく、その中で「自分ができることはなかったのか」という視点から対策を考えると有効でしょう。

最後に、安全管理上の原因は、事故が起きる理由（運転者、相手、ハード面、周囲の環境）全てに関連します。対策を考えるときは、管理の面からも対策をとれないかを常に考えるとよいでしょう。

以上が「リスク管理」の基本的な流れですが、この形式だけを整えても「リスク管理」はうまく進みません。このため、まず経営トップが「リスク管理」の必要性を理解し、先頭に立って進めること、自社の現状をつかみ、現状に即した「リスク管理」の体制や手順を作ること、情報の流れを意識し、現場の人も含めた社員全員が「リスク管理」の取り組みに積極的に参加して、安全意識を向上させていくことが必要です。

この「リスク管理」の取り組みについて、「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方」という周知資料冊子で詳しく解説しています。近日中に以下のHPに掲載予定ですので、ぜひご覧ください。

アドレス：<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html>

~~~~~【メルマガ「運輸安全」】~~~~~

発行 国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

電話 03-5253-8111 (内線 22-053)

F A X 03-5253-1531

メールアドレス g\_MST\_UAK@mlit.go.jp

運輸安全ホームページ <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/>

メルマガ「運輸安全」バックナンバー <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html>

(添付の写真等付きのメルマガを掲載しておりますので、あわせてご覧いただければ幸いです。)

~~~~~

メルマガの読者の方からの運輸安全マネジメント制度に関する相談をお受けしております。

お気軽に上記問い合わせ先までご連絡ください。お待ちしております！

また、運輸安全について積極的に取り組まれている事例がございましたら、お近くの運輸局等にご連絡ください。

~~~~~