

メルマガ「運輸安全」第12号

□■□■□■□■□メルマガ「運輸安全」(H21. 7. 31 第12号) □■□■□■□■□

~~~~ (目次) ~~~~~

1. 新旧運輸安全政策審議官の挨拶
2. 運輸安全に関する最近の動き
  - 港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律が可決・成立しました!
  - 小規模事業者向けガイドラインを策定しました!
  - 自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書を公表しました!
3. 現場だより
  - 運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に向けた取組  
～東北運輸局自動車交通部より～
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2回)

~~~~~

1. 新旧運輸安全政策審議官の挨拶

7月14日付で当省運輸安全政策審議官が交替いたしましたので、新旧運輸安全政策審議官より、皆様にご挨拶申し上げます。

<大野新運輸安全政策審議官>

7月14日付で運輸安全政策審議官に就任いたしました大野裕夫です。

申すまでもなく、安全の確保は運輸事業、運輸行政の基本です。事故は、一度発生すれば、大切な人命を奪い、深刻な怪我につながり、多くの利用者の方々に迷惑をかけるものです。しかし、事故を戦略的に予防し、根絶することは決して容易ではありません。

事故の戦略的な予防を主目的に導入された運輸安全マネジメント制度が、発足以来3年を経過し、定着期を迎えるなか、より効果的な運輸安全マネジメントの運用に向け、全力を尽くしていきたいと考えております。

安全情報は、そのために無くてはならない存在です。国土交通省では、質の高い安全情報の発信をさらに充実させてまいります。

また、今後は、先進的または効果的な安全への取り組みを進めておられる事業者の方々が社会から積極的に評価されるようなシステムの導入を目指してまいります。

メルマガやホームページによる安全情報の提供も、その一環としてきわめて重要なファクターです。これらの充実も図りつつ、総合的・戦略的な運輸安全行政の実現に向け全力を尽くしてまいりますので、どうかよろしく願いいたします。



<谷山前運輸安全政策審議官>

本年7月国土交通省を退職致しました。皆様方には、在職中大変お世話になり、この場をお借りして厚く御礼申しあげます。

ご承知のように、運輸安全マネジメント制度は、JR福知山線の大事故等を契機として3年前に導入された運輸の安全を図るための新たな挑戦です。運輸事業者自らが、「自立」的に安全体制を確立し、PDCAサイクルによってこれを「継続」する。国は事業者の努力に対し「評価」という形で協力するという試みです。私も、昨年7月より約1年間、数多くの経営トップの方々に安全に対する考え方や具体的取り組み状況等についてお聞かせいただきました。そのたびに、多くの方々の安全重視の姿勢に接し大変心強く感じましたが、また同時に、安全は現場が重要であり、マンネリを打破する努力を常にチャレンジしていく必要があると実感致しました。

最後に印象に残った標語をいくつか掲げて私のお別れの挨拶とします。

「安全のABC—当たり前のことを、ぼんやりせずに、ちゃんとやる」

「安全は自らの前にはあるものではなく、常に後ろにある」

「安全は与えられるものではなく、自ら作り出すもの」

2. 運輸安全に関する最近の動き

○港則及び海上交通安全法の一部を改正する法律が可決・成立しました！

四面環海の海洋国家である我が国にとって、海洋の果たす役割はきわめて大きく、海洋の安全を確保することは、我が国の安全を確保するうえでも大変重要であり、海洋政策の基本となる海洋基本法においても、海洋の安全の確保のための取組を積極的に推進すべきであることが示されています。

しかしながら、近年における海難の発生隻数は、減少傾向を示すことなく推移しており、特に、船舶交通がふくそうする東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡においては重大な海難が後を絶たない状況にあります。また、我が国の各海域における潮流等の特性や交通ルールに不慣れな船舶の増加、船舶の大型化等により海難が発生するおそれ及び海難が発生した場合の被害の拡大のおそれが高まっています。

その一方で、自動的に船名や針路等の把握が可能となる船舶自動識別装置(AIS)について、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」に基づく船舶への搭載及びこれに対応した海上保安庁における陸上施設の整備が、平成20年度中に完了し、これらを活用した海上交通の安全に係る施策の充実が求められています。

このような状況を踏まえ、船舶交通の安全性の向上を図るため、港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案(概要は以下のとおり。)を国会に提出いたしました。同法案は、平成21年6月26日に可決・成立し、同年7月3日に公布されました。この法律は、公布日から1年以内に施行されることとなります。

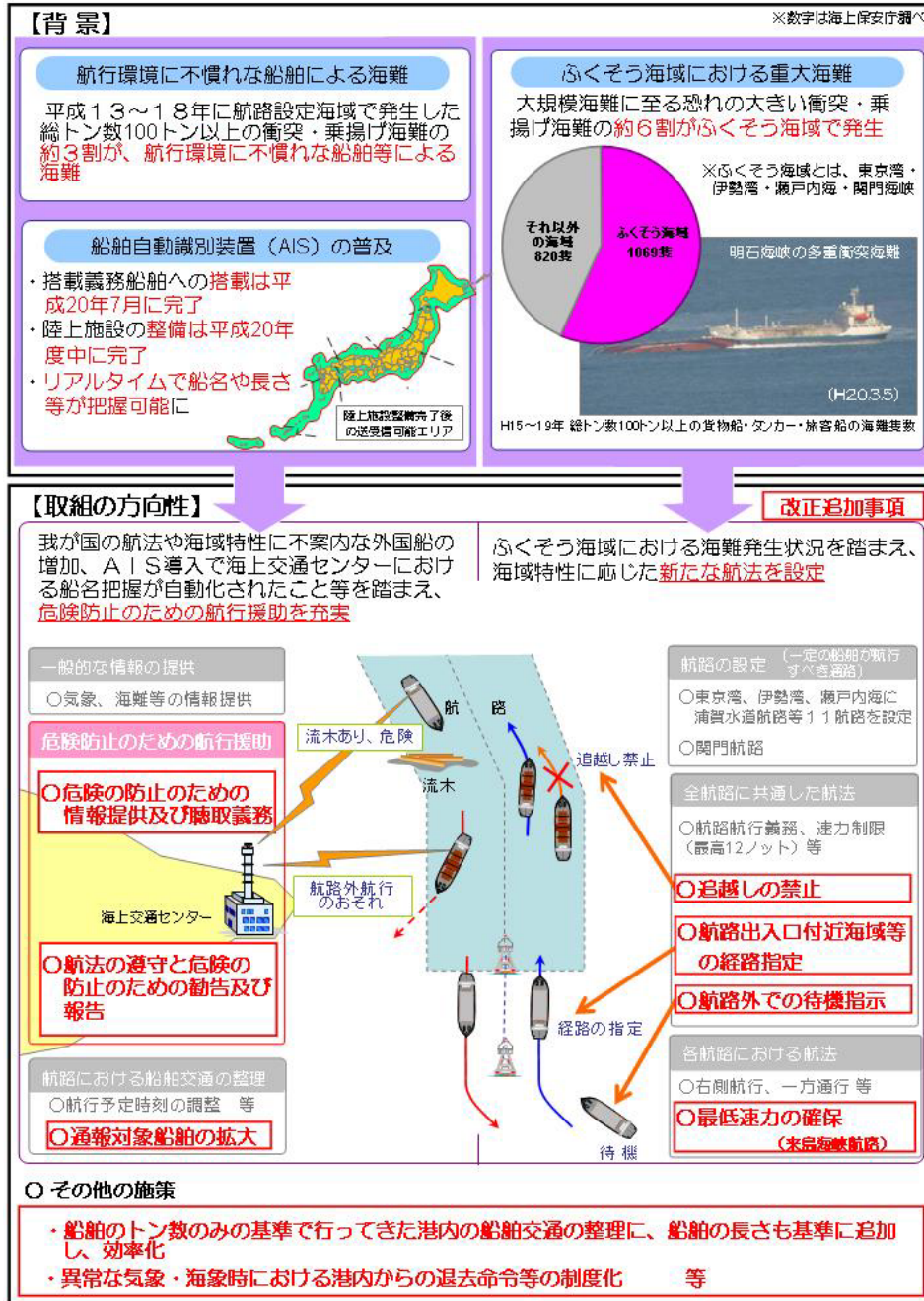
【法律の概要】

1. 地形や潮流といった各海域の特性に応じた航法として、一定の航路の区間における追越しの禁止、航路外での待機の指示等の新たな航法を定める。
2. 船舶の安全な航行を援助するため、海上保安庁長官又は港長は、航路等を航行する一定の船舶に対して、船舶交通の障害の発生に関する情報等の必要な情報を提供し、船舶においてはその情報を聴取しなければならない。

また、海上保安庁長官又は港長は、これらの船舶に対して、危険防止のために必要な勧告を行うとともに、勧告に基づき講じた措置について報告を求めることができる。

3. 港内における異常な気象等による危険を防止するため、港長は、船舶に対し、港内からの退去を命ずること等ができ、船舶の長さに応じた効率的な港内の交通整理を行うために必要な通報に係る制度の整備を行う。
4. その他、これらに関連して、所要の規定の整備を行う。

「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」の概要



○小規模事業者向けガイドラインを策定しました！

国土交通省では、輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の取り組みが不可欠な最重要課題と考え、平成18年10月の「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」の施行にあわせて、「運輸安全マネジメント評価」（以下「評価」という。）を実施しているところです。

これまでの評価により、一般的にみて基本的な安全管理の体制、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る一方で、その取組み内容については、十分でない部分も見受けられ、事業者間又はモード間で程度の差があることが判明しており、特に、無軌条電車事業者、鋼索鉄道事業者、索道事業者及び小規模海運事業者（以下「小規模事業者」という。）においては、総じて、取組み途上であることから、小規模事業者に適した安全管理体制の構築・運用のあり方とその手法を確立することが急務の課題と考えています。

このため、本年1月以降、小規模事業者がより効果的に安全管理に取り組むことができるよう、運輸審議会安全確保部会の専門委員の皆様のご指導を賜りながら、「安全管理規程に係るガイドライン」に代わる小規模事業者向けのガイドラインを検討し、このたび、別添のとおり、冊子「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」を策定するに至りました。

なお、今後、評価対象の全事業者に対して、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着を図りつつ、早期に1回目の評価を完了するため、国土交通省では、小規模事業者に対する評価に際して上記冊子を指針とし、それぞれの事業者に適した効率的な方法での評価を試行的に実施することとしています。

「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」本体については、こちらよりダウンロードが可能です。

<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/documents.html>

○自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書を公表しました！

事業用自動車の事故の要因について、運行管理その他の調査・分析及びその結果を踏まえた再発防止策の検討を目的として実施している「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」に関し、6月3日（水）、平成20年度の報告書を取りまとめ、公表しました。

平成20年度においては、従来の交通事故の統計分析（マクロ分析）及び交通事故の統計分析を踏まえた特定テーマ（タクシーと二輪車等の衝突事故）の要因分析に加え、首都高速道路におけるタンクローリーの横転火災事故等、平成20年に発生した事業用自動車による社会的影響の大きい重大事故11事例の要因分析を実施しました。

特に、事業用自動車による社会的影響の大きい重大事故の要因分析は、個別の事故の要因分析を掘り下げて分析することにより、他の運送事業者の皆様にも他山の石として再発防止に役立ててもらおうと今回初めて行ったものです。

運送事業者の皆様におかれましても、要因分析の結果を運行管理者指導講習などの際の教材として活用していただき、関係者に広く周知していただけますようお願いします。

なお、報告書は下記のホームページに掲載しております。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/index.html>

3. 現場だより

○運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に向けた取組

～東北運輸局自動車交通部より～

東北運輸局では、平成18年10月から導入した「運輸安全マネジメント制度」の浸透・定着に向けて様々な取組を行っています。

以下では、自動車運送事業者団体等の協力のもとに運送事業者に対する運輸安全マネジメントセミナーの開催や運輸局の自動車モードの評価員養成研修の様子を紹介いたします。

制度の導入以来、平成20年度までに東北運輸局管内では各業態（バス・ハイタク・トラック）で、各自動車関係団体のご協力をいただきまして、運輸安全マネジメント講習会（セミナー）を開催してきました。

セミナー参加事業者の多くは、いわゆる義務付け以外の中小事業者で、延べ9回261事業者（参加者は、約500名）に参加していただきました。セミナーの内容は、「制度の概要」「マネジメントの必要性とその内容」等について、講義を行ないながら理解を深めていただきました。

今年度は、既に実施しましたセミナーを含めまして、各業態合計で延べ30回約2,000事業者に対して実施する予定にしています。

また、運輸安全マネジメントの評価員の養成と力量向上にも取り組んでいます。

平成21年7月21日から8月4日までの間に、東北運輸局主催の「運輸安全マネジメント評価員養成研修（ダイジェスト研修）」を行っています。

研修は、東北運輸局、岩手運輸支局及び山形運輸支局の3会場に講師を派遣し、管内に配置している自動車モードの監査担当職員計14名を対象に行ないます。研修修了時には53名が評価員となり、管内の評価業務のいっそうの充実が図られることとなります。

この研修は、評価に必要な知識、手順及び能力を習得することを目的として、実際の評価に準拠した、より実践的な内容となっておりますが、受講者はこれまでの監査手法による事業者へのアプローチとは全く違う手法の習得に懸命に取り組んでいます。

また、評価能力アップを図るため、研修後の評価への参加、立会いを積極的に進め、研修で習得した内容を十分に発揮できるようにしています。

今年度は、評価対象事業者への評価が2巡目に入ることから、評価員はよりきめの細かい評価とより効果的なアドバイスをめざして、積極的に評価経験を重ねることと、セミナー講師として研鑽を積むことにしています。



ダイジェスト研修（講義）



ダイジェスト研修（討議）

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2回）

～リスク管理の調査にご協力いただいた事業者の声～

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室では、平成19年度から20年度にかけて、自動車モードの事業者のみなさまにご協力いただき、リスク管理の調査を進めて参りました。

この調査では、事業者のみなさまに、①情報の収集、②分類・整理、③原因の分析、④対策の策定と実施、⑤リスク管理に取り組みやすい社内環境の整備に、実際に取り組んでいただきました。

ここでは、事業者のみなさまの取組に対する感想をご紹介します。今回は、神奈川中央交通株式会社、政和自動車株式会社、アサヒロジスティクス株式会社のご感想です。

【神奈川中央交通株式会社】

平成19年度から平成20年度にかけて、リスク管理モデル調査対象事業者として、事故・危険箇所の分類・類型化を行い、対策をたてる必要のある原因を絞り込むための手法を、運輸安全監理官室のご担当者と共に検討してまいりました。

主な取組としては、本社管理部門、現場管理部門、乗務員の三者を対象に、安全意識に関するアンケートを行い、それぞれの立場における安全の確保に対する意識について分析をいたしました。

現在では、ヒヤリ・ハットの体験や実際に発生した事故をモデルに、当社の事故防止対策委員会において「なぜなぜ分析」を行い、全従業員が同じレベルの安全意識を保持できるよう取り組んでおります。また、経験や勘のみに頼らず、データに基づいた指導・教育ができる運転訓練車や運転診断機器の導入を推進しております。

リスク管理の取組を行ったことにより、より一層の安全対策を講じることができたと評価しております。

【政和自動車株式会社】

平成20年度の事故件数は、平成19年度より減少することができました。

ちょうど、平成19年8月頃に国土交通省よりモデル会社として選定されてから、国土交通省の方が何度も会社へ足を運んでいただき、社内の様子、様々な研修会、朝の点呼などいろいろな場面に参加いただき、現状を見ていただきました。

平成20年度は、主に月例研修会（月2回の集合研修）に力を入れていただき、「なぜなぜ分析」と題して、少人数の班に分かれて、なぜ事故が起きたのか、何が原因なのかを話し合い、意見交換を行いました。

総括として、どうすれば事故が起きないようにするのか、その対策を考えて実行するまでの工程を行いました。乗務員も話し合いに積極的で、よい意見が多く出てPDCAのサイクルをうまく回すことができたと感じました。今まで、全社でこのような研修は行っていなかったので、とても効果的だったと思います。まずはできることから行い、少しずつ、事故に対する気持ち、安全意識を変えていくことは、大変重要だと思えます。

同様に、経営者・管理者も刺激をうけ、指摘された課題について検討を行い、再度見つめなおす機会ができました。また、事故に対する危機意識も高まりました。

今後も持続できるように、我々も努力を続けていきたいと考えております。

【アサヒロジスティクス株式会社】

本来、経営トップからの掛け声と、現場からの期待には大きなギャップを生じやすい傾向があります。それぞれの立場で課せられた責任を果たすことで、全社一丸となった安全への取組（ベクトル合わせ）にレベルアップするようになりました。

現場の一人ひとりの行動変化が自然な形で起き始めるようになり、結果として、

- ① 事故件数の大幅な削減（14件から3件）
 - ② 運転診断機器による点数に関し、平均点の向上への動きが本格化し、点数がアップした
 - ③ エコ（省エネ、環境）運転の定着と習慣化
- が実現しました。

一言で言えば「あうんの呼吸」に近い形で、経営トップの打ち出す方針・目標を、現場目線で行動に翻訳できるようになり、チームカアップにも貢献することが可能になりました。2年間に及ぶご指導のお陰で「運輸安全マネジメント」が現場レベルで考えられるようになったと感じております。

~~~~~【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。

~~~~~