

# メルマガ「運輸安全」第7号

□■□■□■□■□メルマガ「運輸安全」(H20.11.26 第7号) □■□■□■□■□

~~~~ (目次) ~~~~~

## 1. 運輸安全に関する最近の動き

- 運輸安全委員会が発足しました！
- 鉄軌道輸送の安全にかかわる情報を公表しました！
- 運輸安全マネジメント評価3回目を開始しました！

## 2. 運輸安全マネジメント制度についての解説

～第5回 内部監査について～

## 3. 現場だより

～日本貨物航空株式会社～

~~~~~

## 1. 運輸安全に関する最近の動き

### ○運輸安全委員会が発足しました！

近年、国民の安全・安心に対する意識が高まりをみせるなか、公共交通機関の事故・トラブルの頻発を受けて、事故調査機関に寄せられる期待は著しく高まっています。

国会においても、航空・鉄道事故調査委員会の体制・機能の強化、陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について、附帯決議がなされてきました。また、海難については、IMO(国際海事機関)において、懲戒(船員等の行政処分)から分離した「原因究明型」調査を行うための国際ルールが採択されています。

このような流れを受け、航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁の原因究明機能を統合し、10月1日、国土交通省の外局として運輸安全委員会が発足しました。

なお、これまで海難審判庁で行っていた船員の懲戒処分等は、国土交通省の特別の機関として設置された「海難審判所」に引き継がれました。

運輸安全委員会では、航空・鉄道事故に加え、船舶事故を新たに調査対象とするほか、従来の航空・鉄道事故調査委員会に比べ、権限・組織体制が大幅に強化されることとなります。これまでの航空・鉄道事故調査委員会では、国土交通大臣にのみ勧告を行うことが可能とされていましたが、今般新たに事業者など原因関係者に対しても直接勧告できることとなり、勧告に従わなかった場合はその旨公表できることとなりました。

また、事務局の組織体制の充実により、事故調査のバックアップ体制の強化、事故分析機能の強化、国際協力体制の強化を図るとともに、全国に地方事務所を配置し、船舶事故の調査と航空・鉄道事故の初動調査の支援を行っていきます。

さらに、調査の実施に当たって、被害者やその家族・遺族の心情に配慮し、調査に関する情報を適時にかつ適切な方法で提供する義務を負うことが法律上位置付けられました。これに基づき、重大な被害が生じた事故に係る経過報告や最終報告書の公表に際して説明会を開催するなど、適切な情報提供を行っていくこととしています。

公共交通機関の最も基本的なサービスは安全の確保であり、悲惨な事故を二度と起こさないということが関係者のすべての願いです。新組織の発足により、公共交通の安全性がより一層向上するよう頑張ります。

(10月1日 金子一義国土交通大臣(左)と後藤昇弘運輸安全委員会委員長(右)による運輸安全委員会看板掲出式の様子)



## ○鉄軌道輸送の安全にかかわる情報を公表しました！

～平成 19 年度は重大事故及び乗客の死亡事故が0件でした～

国土交通省鉄道局は、「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成 19 年度)」を取りまとめ、10 月に公表しました。

(詳しくは、[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk8\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk8_000002.html) をご覧下さい。)

本情報の公表は、平成 18 年 10 月に施行された「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(運輸安全一括法)」によって新たに国及び事業者が行うこととされたもので、今回で2回目の公表になります。

公表内容のポイントは以下の通りです。

○平成 19 年度は、重大事故(死傷者 10 人以上又は脱線車両 10 両以上)の発生はなく、また、乗客の死亡事故も0件でした。

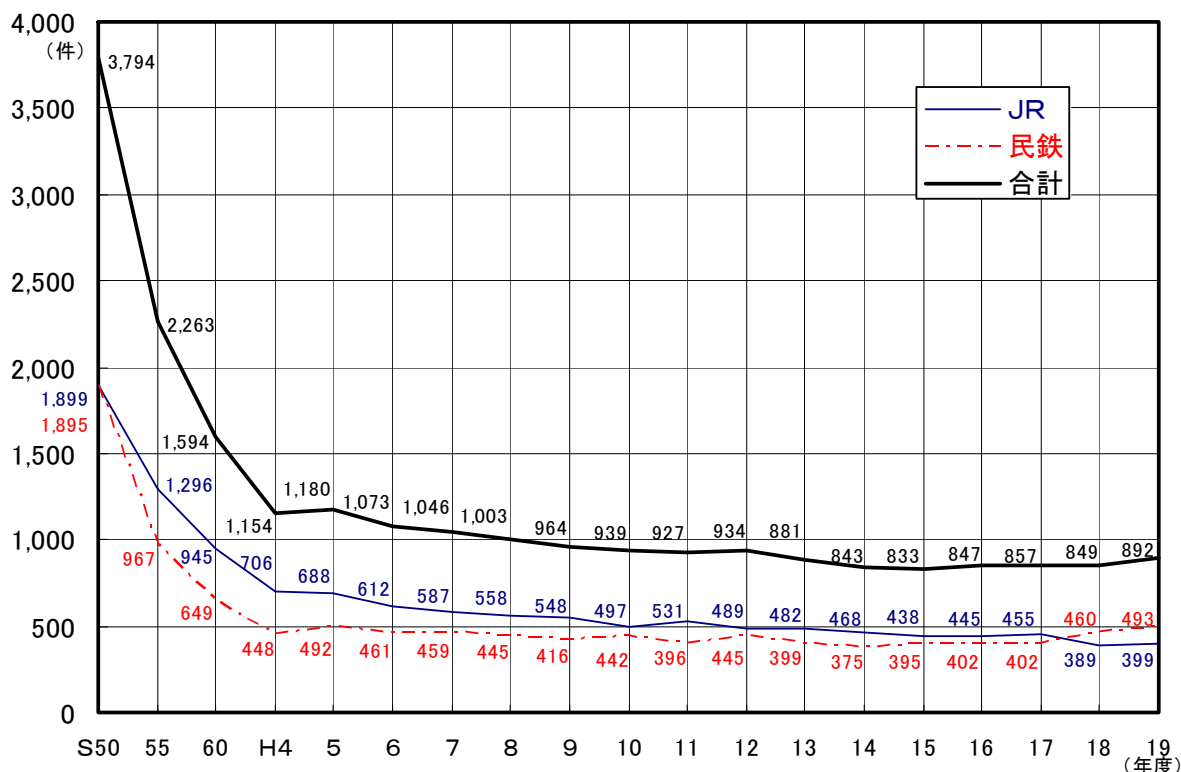
○JR西日本福知山線列車脱線事故を契機として義務付けした曲線部への速度制限機能付きATS等の整備が進められるなど、安全対策の進捗を見ました。

○運転事故件数の約9割を人身障害事故と踏切障害事故が占めており、これらの運転事故の縮減には、鉄軌道事業者の安全対策の徹底に加えて、安全利用に関する利用者等の理解も欠かせません。

本情報には、鉄軌道輸送の安全にかかわる国の取組み、運転事故に関する事項、インシデント(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)に関する事項、輸送障害(列車の運休、又は旅客列車の 30 分以上の遅延が生じ

たもの)に関する事項、輸送の安全にかかわる行政指導に関する事項、輸送の安全にかかわる設備投資に関する事項や輸送の安全にかかわる施設に関する事項が盛り込まれています。

(運転事故件数のグラフ)



運転事故件数の推移はグラフの通りで、運転事故件数は長期的には減少傾向にあります。近年はほぼ横ばいで推移しており、平成19年度の運転事故件数は892件で対前年度43件増となっています。国土交通省としては、安全にかかわる情報の公表により、鉄軌道事業者自らの安全の確保に対する意識が高まるとともに、鉄道の安全利用に関する利用者や沿線住民等の方々の理解が促進されることを期待しています。

## ○運輸安全マネジメント評価3回目を開始しました！

国土交通省では、平成18年10月から、運輸事業者の安全管理体制の構築・改善状況を確認するため、「運輸安全マネジメント評価」を進めています。

本年10月、運輸安全マネジメント制度導入後2年が経過しましたが、本省では大手事業者約120社について概ね一年毎に評価を行っており、本年10月末から西日本旅客鉄道株式会社を皮切りに大手運輸事業者に対する3回目の「運輸安全マネジメント評価」を順次開始したところです。

これまでの評価結果を見ると、全般的にみて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る一方、モード間や個々の事業者により取り組み状況にバラつきがあるということが見えてきました。また、2回目の評価では、初回評価で指摘した点を踏まえ、輸送の安全のPDCAサイクルを適切に機能させ、例えば、安全に関する目標・計画の見直し・改善の仕組みや内部監査の仕組みの構築など、着実に改善を進めている場合が多いことが確認できました。また、一部の事業者においては、安全管理体制の枠組みを用いて様々な安全対策の取り組みを進めています。

国土交通省としては前回の評価の際に確認した安全管理体制の構築・改善状況に加えて、前回評価で助言した事項についていかに改善の取組みが図られているかなど、新たな取組みがあるかなど皆様の安全管理体制の構築状況に合わせて評価し、よりよい評価に努め、事業者の皆さまと共に運輸の安全確保に取り組んでいきます。

## 2. 運輸安全マネジメント制度についての解説

### ～第5回 内部監査について（前編）～

先般、「運輸安全マネジメント制度導入2周年を迎えて」という資料

([http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10\\_hh\\_000005.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000005.html))をとりまとめ公表したところですが、その中の記述にあるように、残念ながらいまだに事業者の内部監査に対する取組みは、発展途上の感が否めません。

具体的には、評価実施事業者中約8%の事業者のみが、運輸安全マネジメント制度の基本的な概念であるPDCA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。しかし、この数値は昨年と比較してもあまり増えていません。

上記のような状況を鑑みた結果、本メルマガでは改めて運輸安全マネジメントにおける内部監査のコンセプトそのものを理解していただくために、2回にわたり解説を行うことになりました。

(なお、本記事の内容は当室で定期的に行っている「運輸安全マネジメント制度のコンセプトを理解して頂くためのセミナー」の内容から抜粋しておりますので、ガイドラインの他の項目のコンセプトについても興味のある方は、別途お申込みください。)

内部監査において理解していただきたい主要なコンセプトは3点ですが、今号では、まずそのうちの1点(有効性監査)について解説いたします。

#### <内部監査のコンセプト1/3>

「安全管理体制の内部監査は、安全管理規程どおり運用しているかを確認するとともに、輸送の安全に関する各種取組みがP-D-C-Aサイクルに沿って有効に機能しているか否かを確認するものである。」

(解説)

安全マネジメント制度が導入される前から、自分たちが法令違反していないだとか、社内規程に則って仕事をしているだとか、いわゆる適合性監査というものは何らかの形で実施されていたと思います。それについては、今後も引き続き実施してもらって、現状の仕組みを変える必要は全くありません。

安全マネジメント評価は経営管理部門のみが対象ですが、一方安全管理規程には経営管理部門だけでなく法令・通達等に基づく現場の動きについても記載されているはずですので、その遵守状況については、安全マネジメントの内部監査として実施する必要があります。

ここで申し上げたいのは、上記のようなO×の適合性監査だけでなく、各種輸送の安全の確保に対する取組みが、PDCAサイクルが回っていて、かつ有効に機能しているかを確認する内部監査もやらなければならないということです。しかも対象範囲としては、経営陣を含む経営管理部門全般に対しても監査を行う必要があるということです。

今もって、現場に対するO×の適合性監査だけを行って、「内部監査を実施しました」という事業者が多いのですが、そうではありません。経営管理部門、つまり国土交通省が運輸安全マネジメント評価においてインタビュー対象とするような部門についても監査を実施する必要があり、かつ各種取組みのPDCAが回っているか(例:教育訓練のPDCAが回っているか)、かつ有効性が確保されているか、等々の視点で監査を行うことが非常に重要です。

(以下次号)

### 3. 現場だより

#### ～日本貨物航空株式会社～

ここでは、実際に運輸安全の確保に日夜取組まれている皆様の取組みをご紹介します。今回は、日本貨物航空株式会社(NCA)の取組みについて紹介いたします。

---

#### 1. 安全推進体制の強化

今年の7月1日付けで新しく「安全・環境本部」を設置し、これを機に安全推進体制を一層強化しました。当社の安全推進体制は次のようになっています。

(全社的体制)

##### ○安全推進委員会

社長を委員長とし、安全統括管理者および社内に5つある本部の長を正委員、各本部の安全推進組織の代表を運営委員(副委員)とする委員会で、会社の安全に関する重要な方針を審議し決定します。

##### ○安全推進会議

安全推進委員会の運営委員をメンバーとする会議で、安全推進委員会で決定された方針に基づいて具体的な安全活動を推進する活動母体になります。

また、各本部の日常的な安全活動について、意見交換を行いながら不安全事故のピックアップや対応策の検討を行います。

これらの会議の活動を安全・環境本部安全推進室が事務局として下支えています。

安全推進室は、日常的に各本部の安全推進組織のメンバーを通じて各本部と連携を取りながら、活動状況をモニターし、確認しています。

(各本部の体制)

運航本部、整備本部および事業本部の生産本部には安全推進組織が設けられていますが、今般、安全推進委員会、安全推進会議との連携を明確にするとともに、危機管理と保安を担当している管理本部の運航統轄・危機管理部と総務部を入れて全社的、組織的に安全活動を推進する体制を整えました。

#### 2. 安全推進月間の設置および様々な行事の開催

NCAの歴史の中で一度だけですが、航空機事故が発生しています。

2003年10月22日に、離陸しようとして機体後部を滑走路に接触させたものです。

幸いにして大惨事に至らず負傷者もありませんでしたが、役職員一人一人がこのことを忘れずに常に緊張感を持って業務を遂行するよう、本年7月に、10月を安全推進月間と決めました。

これは、毎年10月1日から一ヶ月間、全社横断的に安全・環境推進キャンペーンを行い様々な行事を期間中に企画して社員の安全意識の高揚をはかるものです。

(安全・環境推進キャンペーンのポスター)

**08年 安全・環境推進キャンペーン**  
**08. 10. 1～10. 31**  
 ✓はオブザーバー席あり。広く皆さんの参加を求む。



**[プログラム]**

- ✓拡大安全・環境推進委員会  
3日(金) 13:00～15:00  
管理ビル504号室
- ✓安全表彰(プレゼン・表彰)  
10日(金) 14:00～15:30 504号室
- ✓安全講演会(外部講師)  
10日(金) 15:30～17:00 504号室
- ・重大事故対応訓練(AIREX NRT)  
22日(水) 13:00～15:00 CMC
- ✓模擬記者会見(AIREX NRT)  
22日(水) 15:00～16:00 504号室
- ・セキュリティ体制一斉点検  
全航航基地
- ・社長・本部長現場訪問
- ・ヒヤリハット調査キャラバン

プログラムが変更された場合は、別途業連で周知します。

主催: 安全推進委員会、航空保安・危機管理委員会、環境対策推進委員会  
 事務局: 安全・環境本部

#### 1) 中間安全マネジメントレビュー

安全推進委員会を開催し、その中で今年度の安全目標に対する上期の取組み状況等をもとに社長によるマネジメントレビューを行い、必要な改善や今後の活動を確認しました。

今回はそれを公開形式で実施し、広く社員に安全推進活動を知ってもらう機会とした結果、管理部門と現場部門から42名のオブザーバー参加がありました。

#### 2) 社長・現場職員安全懇談会

現場で働く職員にとって日頃なかなか会社のトップと話をする機会がないことから、経営トップとの安全懇談会を企画しました。

この懇談会には社長はじめ各本部の本部長を含む安全推進委員会メンバー10名と現場から事業本部2名、運航乗務員2名、整備士2名が出席し、現場の状況、課題等について忌憚のない意見が出されました。

#### 3) 安全表彰

本年より、年1回、各部門および関連会社で日頃社員が地道に取り組んでいる活動に対して表彰し一層の意識昂揚をはかる取組みを始め、今年は4グループが受賞しました。

各グループは社長から賞状および記念品を授与された後、受賞内容のプレゼンテーションを行いました。

#### 4) 安全講演会の開催

外部講師を招いて「安全文化とは何だろうか?」というテーマで講演会を開催しました。毎年行っているもので、今回は90名の参加があり、アンケート調査の回答では大変に好評でした。

講師は(株)安全研究所副所長の首藤 由紀氏でした。

#### 5) 重大事故対応模擬訓練の実施

年2回実施している訓練の秋編にあたり、2003年10月22日に発生した当社事故からちょうど5年目の節目の日に、この事故を風化させることなく、安全運航の礎とすべく、キャンペーンの一環として開催しました。訓練終了後には参加者による活発な意見交換が行われ、全員があらためて安全運航の大切さを再認識する有意義な一日となりました。

又、この模擬訓練の後には一般紙、専門紙の現役社会部記者も加わり約80名が参加しての模擬記者会見も実施しました。模擬会見終了後には、記者の方々より大変貴重なコメントをいただき、航空会社における社会的責任の重要性を再認識しました。今後も訓練を重ね、迅速・性格・誠意ある対応を目指します。

---

いかがでしたでしょうか？これからも、運輸安全に取り組まれている皆様の取り組み事例等をご紹介させていただければと思います。自薦他薦を問いませんので、ご応募ください。

~~~~~【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)  
FAX 03-5251-1531  
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。

~~~~~