

運輸安全マネジメント制度の現況について

平成27年2月

国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官

目 次

1	はじめに	1
2	「運輸安全マネジメント制度」の概要と取組み状況	
2. 1	「運輸安全マネジメント制度」の概要	2
2. 2	「運輸安全マネジメント制度」に係る取組み状況	4
3	運輸安全マネジメント評価の実施状況	
3. 1	評価実施回数	9
3. 2	評価結果	10
3. 3	今後の制度運用の方向性等について	16
4	運輸安全マネジメント評価を受けた事業者の皆様の声 (評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果)	19
5	運輸の安全確保に関する政策ビジョンを受けた取組み	22
6	参考資料	
6. 1	運輸安全マネジメント評価の実施に係る 基本方針について	24
6. 2	運輸安全マネジメント制度の歩み	27
6. 3	運輸安全マネジメント評価の 対象事業者数と実施回数	31
6. 4	運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧	32
6. 5	運輸安全情報の提供に関する取組み	35
6. 6	運輸安全取組事例集	36
6. 7	運輸安全マネジメント評価に関する アンケート集計結果一覧	43
6. 8	安全に関する企業風土測定ツールについて (国土交通政策研究所)	48

1 はじめに

平成18年10月に「運輸安全マネジメント制度」が導入されてから、丸8年が経過しました。この間、輸送の安全確保のためには、経営トップから現場までが一丸となった安全管理体制を構築し、安全最優先の意識をもって安全活動に取り組むことが重要であるという認識が広まり、運輸安全マネジメント評価の結果を見ても、運輸事業者における輸送の安全確保のための取組みが年を追うごとに充実してきております。

一方で、近年、運輸安全マネジメント評価対象事業者が大幅に拡大したことにも見られるように、今後は、輸送安全の更なる充実を図るため、より広範囲の輸送事業者における安全確保のための取組みが求められております。

国土交通省といたしましては、運輸事業全体における一層の安全向上を図るとともに、より広範の運輸事業者における安全確保に向けた取組みを支援するため、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者の皆様とともに、安全性の向上に向けた取組みを充実・強化していく所存です。

この冊子では、最近の運輸安全マネジメントの評価結果などを踏まえて、近年の運輸事業者における安全確保に向けた取組みの傾向や、運輸事業者が自ら編み出した効果的な取組み事例等の紹介をしています。

安全確保に向けた取組みには終わりはありません。安全管理体制の構築・改善に向けて、不断の取組みを着実に積み重ねていくとともに、現状に安住せず、常により高みを目指して努力を続けていく姿勢が求められているものと考えます。

運輸事業者の皆様におかれましては、輸送の安全性を向上させることを通じて国民の安全・安心を確保するため、運輸安全行政へのより一層のご理解、ご協力を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

平成27年2月

国土交通省大臣官房運輸安全監理官
嘉村 徹也

2 「運輸安全マネジメント制度」の概要と取組み状況

2. 1 「運輸安全マネジメント制度」の概要

輸送の安全確保は運輸事業の根幹を成すもので、利用者である国民に信頼される輸送サービスの実現には必要不可欠です。国土交通省では、平成17年に連続して発生したヒューマンエラーに起因すると考えられる事故・トラブルを契機として、輸送の安全確保に関し従来からの各交通モードの事業法に基づく保安監査に加え、運輸事業者（以下「事業者」といいます。）の皆様自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度を平成18年10月に導入しました。

列車脱線事故

《死者 107 名、負傷者 582 名》



バス転覆事故

《死者 3 名、負傷者 20 名》



フェリー防波堤衝突

《負傷者 23 名》



客室乗務員非常口扉の操作忘れ



本制度では、事業者においては、自らが自主的かつ積極的に輸送の安全の取組みを推進し、構築した安全管理体制をPDC Aサイクル※により継続的に改善し、安全性の向上を図ることが求められています。

また、国土交通省においては、事業者の安全管理体制の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行うこととされ、本評価では、国土交通省の評価担当者による経営トップ及

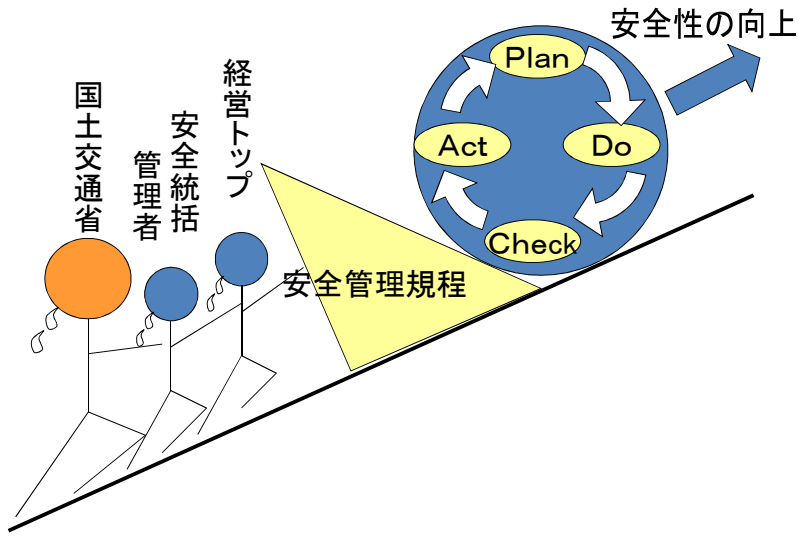
び安全統括管理者等の経営管理部門へのインタビューと文書・記録類の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制の更なる向上に資するため、創意工夫がなされている事項、熱心に取り組んでいる事項、優れている事項等について評価を行うとともに、継続的に取り組む必要があると思われる事項、工夫の余地のある事項、更に推進すると効果が向上すると思われる事項等について助言を行います。

この助言は、保安監査のような処分につながる性格のものではなく、事業者において、実情にあった方法で輸送の安全性を向上するための自主的な取り組みを行う上で参考としていただくものです。

※ Plan Do Check Act（計画の策定、実行、チェック、改善）のサイクル

運輸安全マネジメント制度は、保安監査と併せ、いわば車の両輪として実施することにより、輸送の安全確保に係る取り組みを活性化させ、より一層の安全性の向上を図ることを目指しています。

輸送の安全の確保に係るPDCAサイクル



2. 2 「運輸安全マネジメント制度」に係る取組み状況

平成 25 年 10 月から平成 26 年 9 月までの 1 年間、国土交通省では、運輸安全マネジメント制度の推進として、様々な取組みを行ってきました。以下、その概要をご紹介します。

(1) 運輸安全マネジメント評価の継続的实施

平成 25 年 10 月から平成 26 年 9 月までの 1 年間に 441 回の運輸安全マネジメント評価を実施しました。(これら運輸安全マネジメント評価の実施状況は「3 運輸安全マネジメント評価の実施状況」において後述します。)

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室(以下「運輸安全監理官室」といいます。)では、平成 25 年 8 月から大手の事業者を対象として、7 回目の運輸安全マネジメント評価を開始しました。

また、各地方運輸局等においても、管内に所在する事業者を対象として、1 回目から 4 回目の運輸安全マネジメント評価を実施しています。

(2) 小規模事業者への対応

平成 21 年 6 月に、無軌条電車(トロリーバス)事業者、鋼索鉄道(ケーブルカー)事業者、索道(ロープウェイ、ゴンドラリフト等)事業者及び小規模海運事業者(以下「小規模事業者」といいます。)がより効果的に安全管理に取り組むことができるよう、「安全管理規程に係るガイドライン」に代えて「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」(以下「小規模事業者用ガイドライン」といいます。)を策定・公表しました。

更に、平成 22 年 3 月には、「安全管理規程に係るガイドライン」を見直し・改善した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」を策定・公表しました。

これらのガイドラインを有効に活用し、小規模な事業者を含め、早期に 1 回目の評価を完了すべく、効率的な方法による評価の実施に努めてきました。また、平成 25 年度以降は、社会的な影響が比較的大きい小規模海運事業者に対しては、大規模な海運事業者と同様の評価を実施するとともに、それ以外の小規模海運事業者に対しては、「小規模海運事業者における安全管理の進め方」に代えて、平成 26 年 9 月に新たに策定した「安全管理確認シート(小規模海運事業者用)」を活用する他、運航管理監査、安全総点検、安全講習会、訪船指導等の方法により、運輸安全マネジメント制度の周知啓発を含め、安全確認や安全指導を実施しております。

今後は、小規模事業者の規模・実態について考慮しながら、近年新たに評価対象となった小規模事業者への対応を含め、限られた行政資源を有効活用し、最大の政策効果を

実現することを念頭に、制度を運用していく必要があります。

(3) 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着に向けた普及啓発

本制度は、事業者自らが本制度のコンセプトを理解し、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により、初めて輸送の安全性の向上が図られるものです。

これまで実施した運輸安全マネジメント評価では、事業者における安全管理体制の構築・改善に向けた取組みについて、更なる向上・発展が望まれるものが多く見受けられました。

また、事業者から国土交通省に対して、事業者に対する支援やツールを提供して欲しいという意見・要望が寄せられており、運輸安全監理官室では、輸送の安全確保のための取組みに係る事業者への支援のため、シンポジウム及びセミナーの開催、他事業者の取組事例の周知・紹介等、以下の取組みを実施しました。

① 運輸事業の安全に関するシンポジウム 2014

平成 26 年 12 月 2 日、国土交通省主催の「運輸事業の安全に関するシンポジウム 2014 ～ヒューマンエラーの発生とヒヤリハット情報の有効活用～」を東京で開催し、事業者の経営幹部をはじめとする約 1,200 名の方々が聴講されました。

自治医科大学メディカルシミュレーションセンター長の河野龍太郎氏より、ヒューマンエラーの発生とその対策について講演を頂きました。続いて東京大学名誉教授で公益財団法人航空輸送技術研究センター理事・自発報告制度分析委員会委員長の河内啓二氏より、航空安全情報自発報告制度の概要及び事故情報等の解析手法とその課題について講演を頂きました。

また、パネルディスカッションでは、河野氏、河内氏に加え、相模鉄道株式会社及び横浜市交通局の経営管理部門の方に参加頂き、国土交通省大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官を交え、ヒューマンエラーの防止対策やヒヤリハット情報の活用についての現状と課題、今後の方向性等について、具体的な事例等を踏まえ活発な議論が交わされました。

② 運輸安全マネジメントセミナー

平成 20 年 8 月から、事業者の安全管理体制に係る担当者等の知識を深めていただくため、「運輸事業者における安全管理の進め方に係るガイドライン」、「内部監査」及び「リスク管理」の 3 テーマについて、少人数制の運輸安全マネジメントセミナーを国土交通本省で原則として毎月開催しています。平成 26 年 9 月末現在で計 216 回開催し、延べ 2,232 人が受講したところです。

また、平成 21 年からは、各地方運輸局においても同様のセミナーを年 1 回程度開

催しており、平成 26 年 9 月末現在で計 50 回(1 地域を 1 回とする)開催し、延べ 11, 587 人の方が受講したところです。

③ 運輸安全マネジメント関連冊子

事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組みのねらいとその進め方の参考例を示す冊子や、多くの事業者から問い合わせのあるリスク管理、内部監査及びマネジメントレビューの手法について解説した冊子を以下のとおり作成し、ホームページに公表しています。



- 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン
- 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～（自動車モード編）及び（海運モード編）
- 安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために
- 安全管理体制に係る「マネジメントレビューと継続的改善」の理解を深めるために等

④ メルマガ「運輸安全」

運輸安全への理解を深めていただきながら、事業者とともに安全のより一層の向上のための取組みを推進するため、平成 20 年 1 月から「メルマガ『運輸安全』」を発行・配信しています。また、ホームページにおいて、事業者の安全に向けた取組事例を幅広く紹介していくため「運輸安全取組事例」の紹介サイトの運用を平成 22 年 4 月から開始し、平成 27 年 1 月末現在で 106 事例を掲載しています。

<p><メルマガ「運輸安全」の内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運輸安全に関する最近の動き ⇒国土交通省の安全に関する施策の紹介 ○運輸安全マネジメント評価の現場から ⇒運輸安全マネジメント評価を行っている運輸安全調査官の日々の思いや運輸安全マネジメント評価のポイント等の紹介 ○ 現場だより ⇒事業者や地方運輸局の安全への取組みについて、実際に取り組んでいる事業者及び地方運輸局自らの執筆 ○ 運輸安全取組事例の紹介 など 	
--	--

⑤ 制度の周知・啓発動画

運輸安全マネジメント制度の周知・啓発を図るため、平成 23 年 5 月に本制度について解説した以下の 2 本のビデオをホームページにて公開しました。平成 27 年 1 月末現在、公開した映像の視聴回数の合計は、約 18,000 回となっています。



- 運輸安全マネジメント制度の概要と評価の実際（20分）
- 運輸安全マネジメント制度の内部監査の概要と実例（28分）

⑥ 運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会

中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及・啓発を推進するため、国土交通省、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体が連携して「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成 24 年 5 月に設立しました。

《協議会の事業内容》

- ・官民連携による運輸安全マネジメントの運輸事業者への理解と周知を進めること
- ・運輸安全マネジメント普及・啓発の本格実施に向けてのトライアルセミナーの実施を含む環境整備を図り、官民による運輸安全マネジメント普及・啓発の効果的な推進を支援すること
- ・その他官民連携による運輸安全マネジメントの普及・啓発の効果的な推進等運輸安全の確保に関すること

《協議会の開催実績》

- 第 1 回 平成 24 年 5 月 17 日
- 第 2 回 平成 25 年 7 月 25 日
- 第 3 回 平成 26 年 7 月 23 日

本協議会では、また、民間機関等の活力とノウハウを活用して中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着を図るため、民間機関等が実施するセミナーを認定する制度（「認定セミナー制度」）を平成 25 年 7 月に構築し、平成 27 年 1 月までに、メンバーのうち 7 の民間機関等が実施するセミナーを認定しました。

(4) 運輸安全マネジメント評価に係る力量の向上と体制の充実

運輸安全マネジメント評価を行う評価担当者は、事業者の取組みの向上に対応して、マネジメントに係る幅広い知識を習得し、適切な評価を行う力量を維持・向上させていくことが必要となります。

このため、評価を専門に行う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」といいます。）に対し、運輸安全マネジメント研修の他、ISO9001審査員補研修、ISO 内部監査員研修、輸送現場見学等のマネジメントに関する研修等を実施しました。

また、地方運輸局等の評価担当者に対しては、運輸安全マネジメント研修の充実強化に加え、OJT を兼ねて運輸安全調査官とチームを組み合同で評価を行う等、力量の向上に向けた取組みを行っています。

3. 運輸安全マネジメント評価の実施状況

3. 1 評価実施回数

平成25年10月から平成26年9月までの間に全国で運輸安全マネジメント評価を実施した回数は下表のとおりです。

評価実施機関	評価回数	鉄道				自動車				海運				航空	合計	
		旅客	貨物	索道	計	バス	タクシー	トラック	計	旅客	旅客小	貨物	貨物小			計
本省	1回目	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	3	5
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	4	7	11
	3回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
	5回目	1	0	0	1	0	0	4	4	2	0	3	0	5	3	13
	6回目	9	0	0	9	6	2	5	13	3	0	0	0	3	2	27
	7回目	5	0	0	5	3	0	3	6	4	0	0	0	4	2	17
	臨時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	15	0	0	15	9	2	12	23	13	0	6	0	19	20	77
北海道	1回目	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0		2
	2回目	0	0	3	3	0	0	0	0	4	0	1	0	5		8
	3回目	0	0	0	0	3	1	1	5	0	0	0	0	0		5
	4回目	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0		1
	計	0	0	3	3	6	1	1	8	4	0	1	0	5		16
東北	1回目	0	0	2	2	2	0	1	3	0	0	0	0	0		5
	2回目	1	0	1	2	0	0	0	0	6	0	0	0	6		8
	3回目	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0		2
	4回目	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0		2
	計	2	0	3	5	4	0	2	6	6	0	0	0	6		17
北陸信越	1回目	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	1	0	1		4
	2回目	4	0	8	12	0	0	0	0	1	0	2	0	3		15
	3回目	3	0	0	3	0	0	1	1	2	0	0	0	2		6
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	7	0	8	15	3	0	1	4	3	0	3	0	6		25
関東	1回目	0	0	0	0	2	0	2	4	0	0	0	0	0		4
	2回目	3	1	4	8	1	0	8	9	16	0	12	0	28		45
	3回目	2	0	1	3	0	0	0	0	3	0	8	0	11		14
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	5	1	5	11	3	0	10	13	19	0	20	0	39		63
中部	1回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	2回目	0	0	5	5	0	0	0	0	7	0	0	0	7		12
	3回目	2	0	0	2	0	2	8	10	1	0	0	0	1		13
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	2	0	5	7	0	2	8	10	8	0	0	0	8		25
近畿	1回目	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0		4
	2回目	2	0	3	5	1	0	0	1	5	0	9	0	14		20
	3回目	2	0	0	2	1	3	3	7	2	0	4	0	6		15
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	4	0	3	7	6	3	3	12	7	0	13	0	20		39
神戸	1回目									0	0	0	0	0		0
	2回目									2	0	4	0	6		6
	3回目									3	0	5	0	8		8
	4回目									0	0	0	0	0		0
	計									5	0	9	0	14		14
中国	1回目	0	0	2	2	3	0	0	3	1	0	0	0	1		6
	2回目	0	0	1	1	1	0	0	1	16	0	9	0	25		27
	3回目	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	3	0	12		14
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2		2
	計	2	0	3	5	4	0	0	4	28	0	12	0	40		49
四国	1回目	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0		5
	2回目	2	0	1	3	0	0	0	0	20	0	2	0	22		25
	3回目	1	0	0	1	1	0	1	2	3	0	2	0	5		8
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	3	0	1	4	6	0	1	7	23	0	4	0	27		38
九州	1回目	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	0	1		5
	2回目	3	0	0	3	3	0	1	4	27	0	11	0	38		45
	3回目	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	4	0	14		16
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	5	0	0	5	7	0	1	8	38	0	15	0	53		66
沖縄	1回目	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0		1
	2回目	1	0	0	1	1	0	0	1	5	0	1	0	6		8
	3回目	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3		3
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
	計	1	0	0	1	2	0	0	2	8	0	1	0	9		12
地方小計		31	1	31	63	41	6	27	74	149	0	78	0	227		364
合計		46	1	31	78	50	8	39	97	162	0	84	0	246	20	441

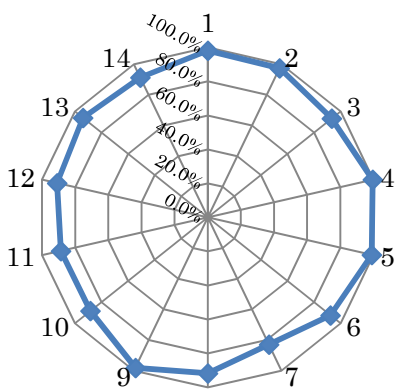
3. 2 評価結果

(1) 評価結果から得られた全分野を通じての取組みの傾向

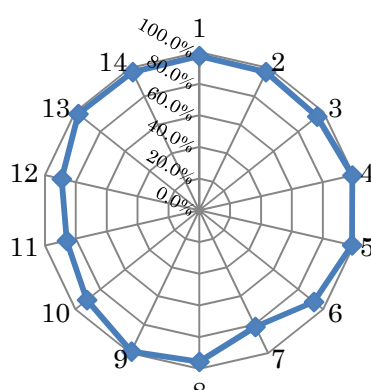
平成18年10月に導入された運輸安全マネジメント制度（以下「制度」といいます。）に基づき運輸安全監理官室が実施する運輸安全マネジメント評価（以下「評価」といいます。）の対象となっている約180事業者（以下「大手事業者」という。）について、平成23年度から平成25年度の3年間で実施した評価を、各年度における全分野あるいは個別分野の取組状況の推移で概観した結果、以下に述べるような各種取組みの傾向を確認することができました。

なお、レーダーチャート中の1～14は平成22年3月に策定・公表した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性のさらなる向上に向けて～」(以下「ガイドライン」といいます。)の項目番号に対応する番号であり、各項目の取組みの進捗率を示しています。

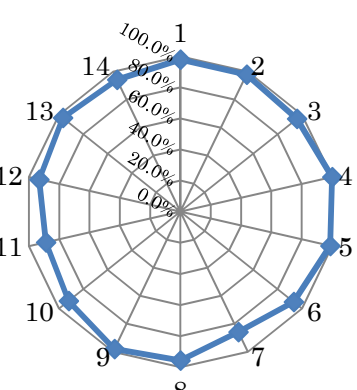
※ ガイドラインの14項目：①経営トップの責務、②安全方針、③安全重点施策、④安全統括管理者の責務、⑤要員の責任・権限、⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保、⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、⑧重大な事故等への対応、⑨関係法令等の遵守の確保、⑩内部管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等、⑪内部監査、⑫マネジメントレビューと継続的改善、⑬文書の作成及び管理、⑭記録の作成及び維持



平成23年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



平成24年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



平成25年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

1) 安全方針（ガイドライン項目：2）

安全に係る方針は、ほとんどの事業者において制度導入以前から作成されていましたが、制度導入以降は、マネジメントレビューを通じた内容の見直し等、実効性をさらに高めるための取組みが定着しつつあります。

2) 安全重点施策（ガイドライン項目：3）

安全重点施策（目標・取組み計画）は、ほとんどの事業者において制度導入以前から作成されていましたが、制度導入以降は、マネジメントレビューを通じた定期的な施策の見直し等、実効性をさらに高めるための取組みが年を追うごとに充実してきています。

3) 情報伝達・コミュニケーション（ガイドライン項目：6）

組織内の上から下へのトップダウンコミュニケーションに加え、下から上へのボトムアップコミュニケーション、関係部署間の水平的なコミュニケーションの取組みが定着してきています。また、事業委託先、利用者一般等への情報伝達についても充実しつつあります。

4) 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用（ガイドライン項目：7）

事故情報の収集・分析を行い、再発防止に活用するリスク管理の取組みは、制度導入以降、着実に充実度を増しつつあります。また、ガイドラインの他の項目と比較すると、若干取組みの余地が多く残ってはいるものの、事故情報の収集・分析にとどまらず、ヒヤリ・ハット情報の収集や傾向分析等、再発防止のみならず未然防止に取り組む事業者も増加しつつあります。

5) 教育・訓練（ガイドライン項目：10）

制度導入後、制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練や、過去発生した事故体験共有の取組み、技能教育の効果把握や見直しの取組み等が年を追うごとに充実してきています。また、業務委託先に対しても、安全管理体制の維持・改善に不可欠な教育・訓練を自社同等に実施する事業者が増加しつつあります。

6) 内部監査（ガイドライン項目：11）

安全管理体制に係る内部監査は、制度導入当初、ほとんどの事業者で実施されていませんでしたが、現在はほとんどの事業者で実施されており、また、監査要員の養成や力量把握等、内部監査の有効性を高めるための取組みも充実しつつあります。PDCAのC（Check）に相当する部分であるために、他の項目と比較して、若干取組みの余地が多く残るものの、年を追う毎に着実に取組みは進捗しています。

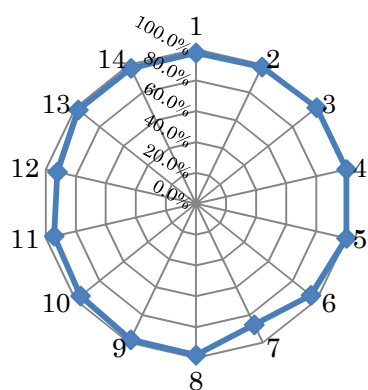
7) マネジメントレビュー・継続的改善（ガイドライン項目：12）

マネジメントレビュー・継続的改善については、PDCAサイクルを回してスパイラルアップを図るための要の取組みとして、内容の充実を図る事業者が増加しつつあります。PDCAのA（Act）に相当する部分であるために、内部監査と同様、他の項目と比較して、若干取組みの余地が多く残るものの、年を追う毎に着実に取組みは進捗しています。

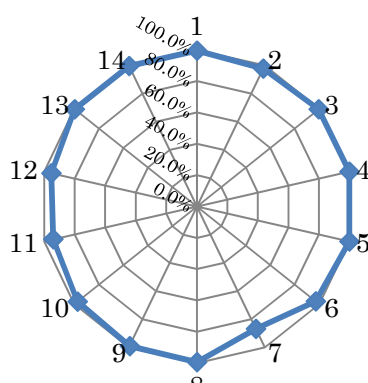
② 分野別の取組みの傾向・特徴及び問題点

大手事業者について、平成 23 年度から平成 25 年度における鉄道、自動車、海運及び航空各分野の制度に係る取組みの状況をそれぞれレーダーチャートで示し、全分野の傾向と比較することで読み取れる傾向・特徴及び問題点を、以下にまとめました。

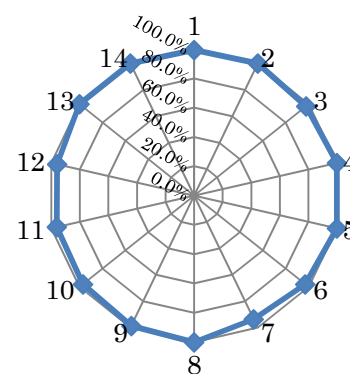
ア 鉄道分野



平成23年度 鉄道分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



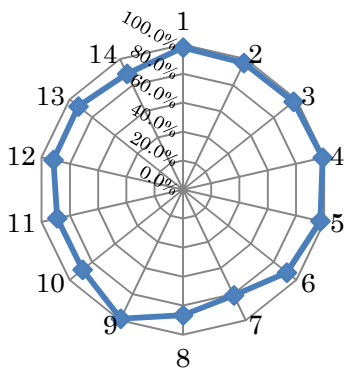
平成24年度 鉄道分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



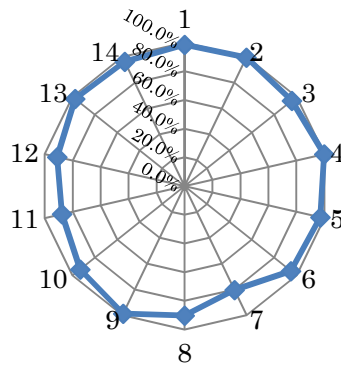
平成25年度 鉄道分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

- ・従来から制度に係る各種取組みの水準が高く、ほとんどの事業者において、安全管理体制に関する PDCA の一連の流れを円滑に進める仕組みが定着しています。
- ・やや取組みが遅れている傾向にあった、教育・訓練、内部監査、マネジメントレビューについても、平成 25 年度には他の項目と同等に取組みが進捗した状況となっています。
- ・事故情報、ヒヤリ・ハット情報等の活用についても、平成 25 年度には、取組みの充実度が目に見えて向上しています。

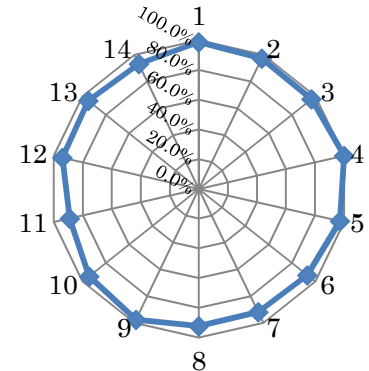
イ 自動車分野



平成23年度 自動車分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



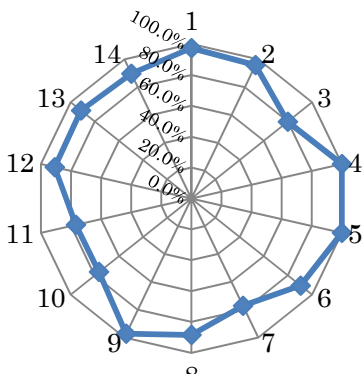
平成24年度 自動車分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



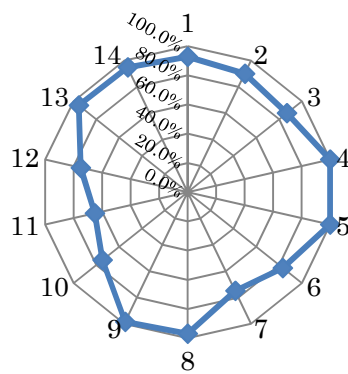
平成25年度 自動車分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

- ・ 全体的に制度に係る各種取組みは大きく改善されつつあり、従来やや取組みが遅れている傾向にあった安全管理体制に関する PDCA サイクルの CA (Check、Act) に相当する取組みについても着実に改善が進んでいます。
- ・ 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用や、重大な事故等の対応については、平成 23 年度から平成 25 年度にかけて、大幅な改善が進み、他の項目と比較しても遜色ない段階に到達しつつあります。
- ・ 上記の結果として、安全管理体制に関する PDCA の一連の流れを円滑に進める仕組みが、バランスよく構築されつつあります。

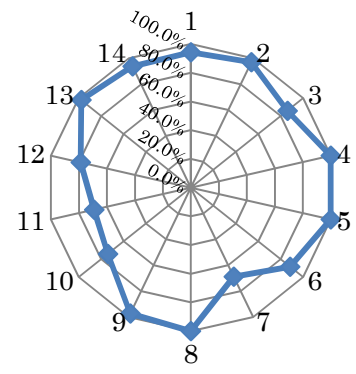
ウ 海運分野



平成23年度 海運分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



平成24年度 海運分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

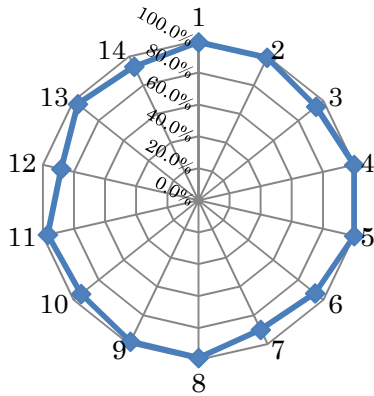


平成25年度 海運分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

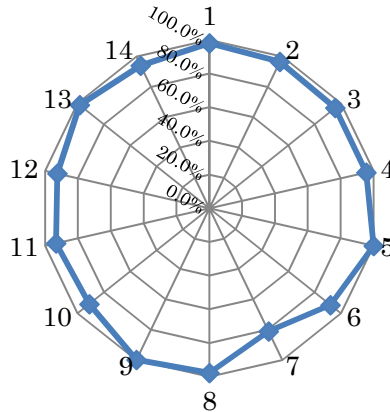
- ・ 全体的に制度に係る各種取組みの改善は進んできてはいるものの、安全管理体制に関する PDCA サイクルの CA (Check、Act) にあたる取組みが他の項目と比較して弱い傾向が依然として続いています。

- ・また、安全重点施策に係る取組みや、ヒヤリ・ハット情報の安全対策への活用についても改善の余地があります。
- ・これらの傾向は、事業者の事業規模や、経営管理部門から離れた洋上での行動が多いなどの海運分野独自の事業実態等にも関係するものと考えられるため、これらの実態を踏まえた適切な評価を通じて改善を促す必要があります。

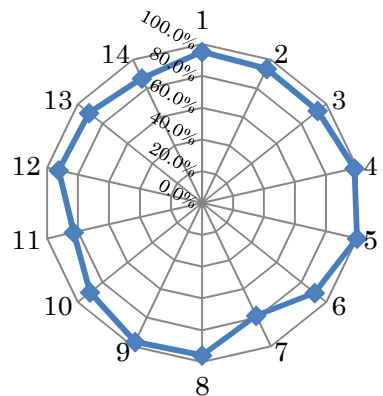
エ 航空分野



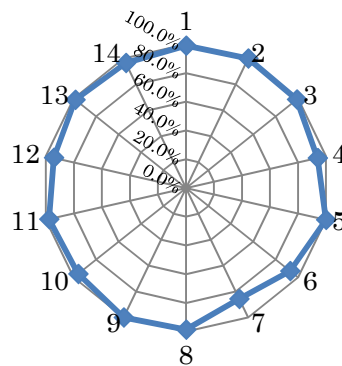
平成23年度 航空分野の
取組み充足率



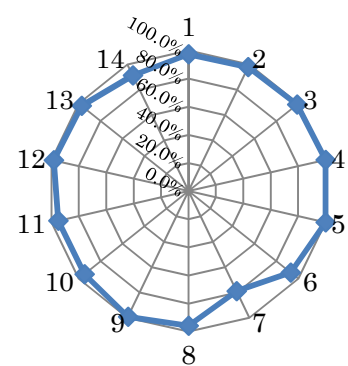
平成24年度 航空分野の
取組み充足率



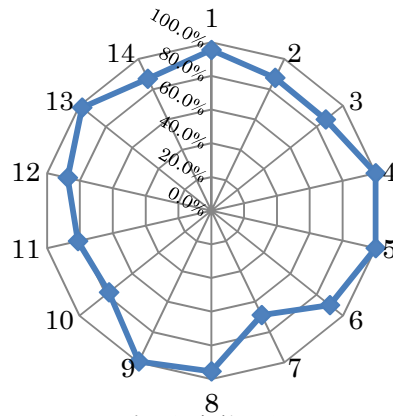
平成25年度 航空分野の
取組み充足率



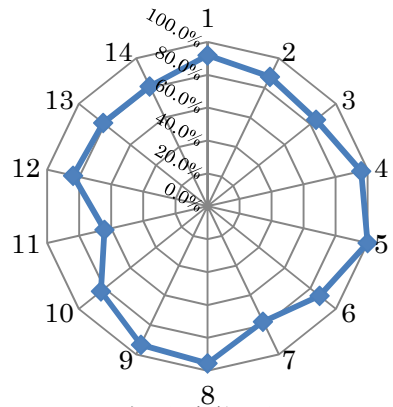
平成24年度 航空分野の
取組み充足率
(従来からの事業者のみ抜粋)



平成25年度 航空分野の
取組み充足率
(従来からの事業者のみ抜粋)



平成24年度 航空分野の
取組み充足率
(新規拡大対象事業者のみ抜粋)

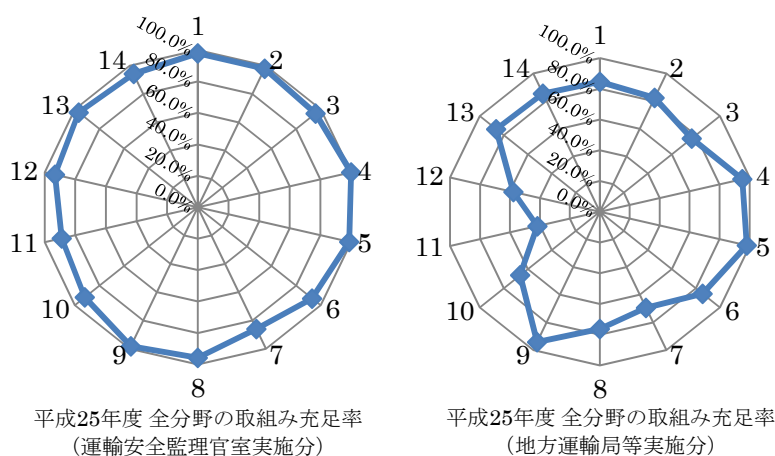


平成25年度 航空分野の
取組み充足率
(新規拡大対象事業者のみ抜粋)

- 制度導入以前から SMS（セイフティー・マネジメント・システム）の取組みが自主的に行われてきたこともあり、他分野に比べ、制度に係る各種取組みの水準が高い傾向にあります。
- 平成 24 年度以降、チャートが縮小する傾向にありますが、これは、評価の対象が平成 23 年度よりすべての航空運送事業者に拡大され、平成 24 年度からそれまで評価対象ではなかった事業者の評価を新規に開始したことが影響していると考えられます。
(従来からの評価対象事業者のみを抜粋したチャート及び新規拡大対象事業者のみを抜粋したチャートをご参照ください。)
- 今後、このような新規事業者については、特に、安全管理体制に関する PDCA サイクルの CA（Check、Act）にあたる取組みや、ヒヤリ・ハット情報の安全対策への活用などの観点に着目し、適切な評価を通じて改善を促していく必要があります。

③ 大手事業者とその他の事業者の取組みに関する特徴の相違

その他の事業者の平成 25 年度評価における取組み状況をレーダーチャートで比較したものを以下に示します。



制度に係る取組みについては、依然、大手事業者とその他の事業者の差が大きいことから、その他の事業者に対しては、安全管理体制に関する PDCA サイクルの CA (Check、Act) にあたる取組みや、ヒヤリ・ハット情報の安全対策への活用などを中心に、さらなる取組みを促す必要があります。

3. 3 今後の制度運用の方向性等について

(1) 運輸安全マネジメント制度に関わる最近の動き

① 交通政策基本計画

人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、ICT の劇的な進歩等の技術革新の進展など、我が国が直面する、多様かつ重大な課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、平成 25 年 11 月 27 日に交通政策基本法が成立し、同年 12 月 4 日に公布・施行されました (平成 25 年法律第 92 号)。

交通政策基本法では、交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、我が国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、例えば「日常生活等に必要な交通手段の確保」、「国際競争力の強化」、「大規模災害への対応」など、具体的な施策の方向性を明示しています。

同法に基づき定められる交通政策基本計画は、交通政策基本法が提示するこれらの交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるものです。同計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の三層構造と

なっており、計画期間は、「2014 年度(平成 26 年度)～2020 年度(平成 32 年度)」となっています。

同計画において、運輸安全マネジメント制度については、「基本的方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」のための施策と位置付け、今後の方向性及び数値指標が明示されています。

【交通政策基本計画（抄）】

第 2 章 基本的方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
○事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

[44] 運輸安全マネジメントの普及

① 運輸安全マネジメント評価実施事業者数

【2013 年度 6,105 事業者 2020 年度 10,000 事業者】

② 運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数

【2013 年度 17,799 人 2020 年度 50,000 人】

② 事業用自動車総合安全プラン 2009 の中間見直し及び改訂

国土交通省が平成 21 年 3 月に策定した「事業用自動車総合安全プラン 2009」について、平成 21 年～25 年までの 5 年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、平成 30 年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、中間見直しを行い、平成 26 年 11 月に改訂を行いました。

この中で、運輸安全マネジメントについては、更なる実効性の向上を図るため、「安全管理の評価の対象を中小規模事業者にも拡大」、「安全管理の浸透のための講習会の開催等事業者団体による支援の拡充や認定セミナーの有効活用」が重点施策として掲げられています。

③ 国土交通省重点政策 2014

国土交通省が平成 26 年 8 月に取りまとめた「国土交通省重点政策 2014」では、「公共交通及び日常生活における安全・安心の確保」を「国民の安全・安心の確保」のための施策の一つとして位置付け、「公共交通の安全・安心の確保は極めて重要な課題であり、保安監査や運輸安全マネジメント制度等を通じて引き続き着実に推進を図る」と記載されています。

④ 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

国土交通省は、平成 24 年 4 月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」における議論を踏まえ、平成 25 年 4 月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定しました。

この中で、

- ・新高速乗合バス（従来の高速ツアーバスを高速乗合バスに移行し、一本化した業態）について、貸切バス事業者に運行の管理の委託を行う場合に、受委託者一体となった安全管理体制を構築するために、運輸安全マネジメントの実施を義務付けること
- ・貸切バス事業者について、運輸安全マネジメント実施義務付け対象を中小事業者へ拡大し、すべての事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付けること

が、明記され、関連する省令改正等の措置がなされ、平成 25 年 10 月 1 日に施行されました。

(2) 今後の制度運用の方向性

- ・今後の運輸安全マネジメント制度の運用にあたって、国は、限られた行政資源を有効に活用し、効果的な評価を着実に実施していくため、本省と地方運輸局等の連携や評価を実施する職員の力量の向上等にさらに努める必要があります。
- ・また、事業者における取組みが、今後より効果的に進められるよう、優良取組事例等の情報の発信や普及啓発に向けた取組み等をさらに進める必要があります。

4 運輸安全マネジメント評価を受けた事業者の皆様の声

(評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果)

国土交通省では、運輸安全マネジメント制度をより適切に推進するために、評価実施事業者に対し評価終了後にアンケート調査を実施し、郵送で危機管理・運輸安全政策審議官あて回答を頂いています。

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に向け努めて参ります。

【アンケートの要領】

評価の実施状況等に関するアンケート20項目について、被評価事業者が該当するものを選び回答するものです。

【対象事業者】

平成25年10月から平成26年9月までの間に運輸安全調査官が評価を実施した事業者

【回収数】 63社 (回収率：82%)

アンケート調査の結果概要は以下のとおりです。

なお、アンケート調査結果の詳細については、「6.7 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧」を参照願います。

(1) 評価の準備について

評価準備に関する各設問については、「非常によく理解できた」、「やや理解できた」との肯定的な回答が約9割でした。

今後とも、事業者の皆様の評価に対する理解をより深めていただくため、事前説明、事前手続き等を適時・適切に行うこととしています。

(2) 評価の負担について

① 評価日程については、「非常に適切」、「やや適切」との回答が約9割でした。

一方、「どちらともいえない」、「やや不適切」、「非常に不適切」との回答が1割程度あることから、被評価事業者の業務状況等を勘案し、極力、事業者の皆様負担にならないような日程で計画し、評価を実施することとしています。

② 評価を行った当省職員の人数については、「適切である」との回答が約8

割でした。

一方、「やや多い」との回答が約2割ありましたので、一層の効率的な評価を目指します。

なお、従来から運輸安全調査官が実施する評価の場合には、評価チームは3名を基本としていますが、被評価事業者と事前に調整したうえで幹部を含めた職員が評価に立会う場合等もありますので、この点、ご理解いただければと考えています。

- ③ 評価でのインタビューに係る事業者の業務負担については、「やや大きい」との回答が約2割でした。

今後は、インタビュー内容の重点化を図る等、今まで以上に適切かつ効率的なインタビューを実施することとしています。

(3) 評価の実施について

評価を行った運輸安全調査官の評価の状況や評価結果については、全設問ともに「非常によく理解できた」、「概ね理解できた」との肯定的な回答が約9割でした。

今後とも、評価員の評価に係る力量の向上を図り、事業者の皆様にとって、より充実した評価が実施できるよう努めることとしています。

(4) 制度導入後の変化等について

制度導入以降の安全に関する意識の変化の有無については、安全を「十分意識するようになった」、「概ね意識するようになった」との回答が約9割でした。

また、本制度について、「非常に有効である」、「やや有効である」との回答が約9割でした。

更に、制度導入後の安全に係る取組みの変化、改善、充実した点の有無については、「ある」との回答が10割でした。

安全に係る取組みの変化、改善、充実した点の主な事例としては、以下のような回答がありました。

- ・現場からのヒヤリ・ハット報告が多くなり、それに基づいた会議が開かれることが多くなった。
- ・より効果的な乗務員への指導教育、原因分析及び対策の立案ができるようになった。
- ・現場の問題点が安全統括管理者や社長へスムーズに伝わり、改善されるようになった。

- ・継続的改善の中で、事故防止への具体的行動目標を設定することにより、日常の管理業務の充実化が図られるようになった。
- ・経営トップ主導による委員会の開催により、会社一体となった安全意識の向上、問題点の共有ができるようになった。
- ・経営管理部門と現場とのコミュニケーションが強化された。
- ・安全管理規程を定期的に見直すことにより、より安全管理体制の向上を図ることができた。
- ・定期的に開催される会議において取組状況の振返りが行われるようになり、PDCAサイクルが定着してきた。
- ・安全重点施策の進捗管理を行う仕組みを構築、実施し、計画的に取り組むようになった。
- ・現場に対する教育について、アンケート等により理解度、浸透度を把握し、改善が図られるようになった。
- ・コミュニケーションが充実し、安全に対する意見交換がなされ、現場への指導方法等の改善がなされた。

等

(5) 運輸安全セミナーの要望について

国土交通省では、運輸安全マネジメントに関してセミナー（ガイドラインセミナー、内部監査セミナー、リスク管理セミナー）を実施していますが、当該セミナーの参加希望について、「参加したい」、「テーマに限って参加したい」との回答が約9割でした。

また、参加したいセミナーの内容としては、以下の要望がありました。

- ・新人を対象としたセミナー
- ・自発的報告書の分析手法と活用についてのセミナー
- ・安全方針や安全重点施策の達成度を定量的に把握する手法についてのセミナー
- ・安全への取組みについて同業他社の参考事例を解説したセミナー
- ・他社の先進的な取組み事例を紹介するセミナー
- ・委託事業者との安全管理体制の構築に関するセミナー
- ・内部監査員の力量把握と検証に関するセミナー

等

今後とも、事業者の皆様の要望等を踏まえ、継続的に運輸安全セミナーを開催する等、事業者の皆様の安全に関する取組みの支援活動を積極的に展開していくこととしています。

5 運輸の安全確保に関する政策ビジョンを受けた取組み

運輸安全マネジメント制度が平成18年10月に導入されてから平成23年10月で5年が経過し、平成22年度に行った政策レビューを踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、本制度に係る今後の方向性を改めて示すものとして「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」が平成23年12月に策定されました。本ビジョンでは、運輸の安全管理体制の確保について、現状及び基本的考え方を整理した上で、今後の具体的な取組みの方向性を示しています。

上記ビジョンの実現のため、運輸安全監理官室においては、以下の取組みを実施しています。

(1) 中小事業者に対する運輸安全マネジメント制度の一層の普及

中小事業者に対する運輸安全マネジメント制度の一層の普及・啓発を念頭に、早期に1回目の評価を完了するとともに、2回目以降の評価に当たっては、事業者が構築した安全管理のための仕組みについて、いかにPDCAサイクルを機能させ、運用しているか、特に、CA（Check、Act）の取組みをいかに実施しているかを重点的に確認することとしています。

また、多くの中小事業者に対する評価を着実に実施していくため、「小規模事業者用ガイドライン」や「安全管理確認シート」の活用を通じ、小規模事業者の規模や実態を踏まえた効率的な評価の実施に努めていきます。

さらに、本制度では、事業者自らが制度のコンセプトを理解し、納得し、安全性の工場に向け高い意識を持って積極的に取り組むことが重要です。このため、今後も継続してコンセプト理解を促進するための各種セミナー等を実施するとともに、中小事業者のコンセプト教育について「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」の設置、「認定セミナー制度」の構築など、官民連携した取組みを推進していきます。

(2) 大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保

大手・中堅事業者においては、安全管理のための仕組みが概ね構築・運用されており、改善もなされています。このため、今後は、これまで構築・運用してきた仕組みについ

て、いかにPDCAサイクルを機能させ、改善・向上させているか等を重点的に確認し、事業者自らによる改善の取組み活動を一層促進するため、重点的かつきめ細かな助言活動を行うなど、評価の高度化・深度化を図っていくこととしています。

(3) 評価等を行う人材の確保及び育成

公正かつ適切な評価の実施のため、評価員に対して実施している研修等の内容の見直し・改善、新規の教育・訓練の導入を図るとともに、評価を効果的に行うための参考事例等の情報の収集・共有の促進等、評価員の力量の充実・強化を引き続き図っていきます。

(4) 運輸安全マネジメント評価の一層効果的な推進

運輸安全マネジメント評価は、安全規制の事後監査とともに、運輸の安全確保のための車の両輪として、今後も引き続き強力に推進する必要性があり、各交通モード担当者が連携して、中小事業者に対する普及・啓発や大手事業者における安全管理の実効性確保、効果的な評価を行うための要員の育成などを進めていくことが必要です。

このため、地方運輸局、神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局に、本省が行う評価と同様にモード横断的に連携して評価を推進するための「運輸安全推進室」を平成24年7月以降、設置するとともに、本省関係部局間の連携強化など体制のさらなる強化を図っています。

また、必要に応じて「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」や「運輸安全マネジメント評価実施要領」等についても見直しを行っていきます。

6 参考資料

6. 1 運輸安全マネジメント評価の実施に係る基本方針(※)について

国土交通省では、平成 18 年 8 月に基本方針を策定し、運輸安全マネジメント制度の周知、啓発等に重点を置いて運輸安全マネジメント評価を実施してきたところですが、制度導入から 3 年余りが経過し、運輸事業者の安全管理に対する取組みの進捗状況等を踏まえ、運輸審議会の諮問、答申を経て、平成 22 年 3 月 2 日に新たな基本方針を下記の通り定めました。

※正式名は「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」

1. 実施に係る基本的な考え方

(1) 「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）」により、運輸事業者において、絶えず輸送の安全性の向上に向けた取組みを求めるとともに、安全最優先の方針の下、経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、運輸事業者に対して、安全管理規程の作成等が義務付けられた。

本方針は、この安全管理規程の記載事項のうち、その基本となる「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」の実施状況を確認するために行う報告徴収又は立入検査（以下この方針において「運輸安全マネジメント評価」という。）の実施に係る基本的な方針である。

(2) 法施行後、これまで安全管理規程に係る制度（以下「運輸安全マネジメント制度」という。）の周知、啓発等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理規程に関する基本的な理解及び実際の実施状況の確認、安全管理規程の更なる改善等に向けた助言を中心に実施してきた。

その結果、運輸事業者においても、運輸安全マネジメント制度に対する理解も進んできており、基本的な安全管理のための組織体制や関連規程類の整備等の枠組みについては、概ね構築していることが判明している。

一方で、その取組み内容については、十分でない部分や事業者間・モード間で差があることも判明している。

(3) 上記を踏まえ、今後、当面は、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象

として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を中心に実施する。

2. 実施方針

(1) 運輸安全マネジメント評価における重点確認事項

今後、当面は、安全管理規程のうち「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」となる「基本的な方針に関する事項」「関係法令等の遵守に関する事項」及び「取組に関する事項」（以下「安全方針等」という。）に関し、以下の点について重点的に確認を行い、必要に応じ、安全方針等に関し、更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行う。

- ① 自ら作成した安全方針等に従った安全管理体制の運用が計画的になされ、それら運用状況を自ら定期的に確認し、その確認の結果を踏まえ、安全管理体制の見直し及び継続的改善がなされているか。
- ② 経営の責任者を含む経営管理部門における安全方針等に関する理解及び関与の度合いは十分か。
- ③ 過去に行政処分又は行政指導を受けている運輸事業者について当該行政処分等を踏まえた安全方針等の作成及び実施は行われているか。

(2) 運輸安全マネジメント評価の実施の方法について

- ① 関係法令及び本方針に基づき運輸安全マネジメント評価を行う。
- ② 実施に当たっては、保安監査実施部局と連携するとともに、大臣官房運輸安全監理官において、予め、本方針に沿って作成された運輸安全マネジメント評価実施要領に基づいて実施する。
- ③ 経営の責任者、安全統括管理者等の経営幹部への面談調査と経営管理部門が管理する安全管理に係る書類の確認を中心に実施し、別添の「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」等に基づき、運輸事業者に対し、必要に応じ、きめ細かな助言を行う。
- ④ 保安監査実施部局との相互の情報交換等による保安監査との連携を通じ、当該運輸事業者の安全への取組みについて、総合的な把握及び分析に努める。

(3) 運輸安全マネジメント評価の実施方法等の見直し及び改善について

- ① 運輸安全マネジメント評価に関する内部監査、運輸安全マネジメント評価を実施する運輸安全調査官に対する技量評価、評価方法の検証、運輸安全マネジメント評価実施事業者に対するアンケート調査等に基づき、その実施方法等について、継続的な見直し及び改善を行う。
- ② 運輸審議会に上記①の実施方法に係る見直し及び改善の状況を報告する。
- ③ 上記①②を踏まえ、運輸安全マネジメント評価の実施方法の改善及び運輸安全調査

官の資質向上等、運輸安全マネジメント制度の更なる充実強化に努める。

(4) 運輸安全マネジメント評価の結果の取り扱いについて

- ① 運輸安全マネジメント評価の所見については、当該運輸事業者に対してきめ細かな説明を行い、必要に応じ、適切な措置を講じる。
- ② 運輸安全マネジメント評価の結果の公表については、運輸事業者の安全に関する意識向上を促すものである一方で、その結果に事業者の経営に関する機密も含まれること等を勘案しつつ、運輸安全マネジメント評価の結果の概要を取りまとめ、運輸審議会に定期的に報告し、また、ホームページ等で公表する。

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施計画

上記(1)から(4)に従い、鉄道分野、航空分野、自動車分野及び海運分野の合計で、年間120から150事業者程度を目安として、計画的かつ効率的に実施する。

3. その他

- (1) 本方針は、平成22年4月1日より適用する。
- (2) 本方針は、国土交通大臣が行う運輸安全マネジメント評価について適用する。
- (3) 再発防止等の観点から緊急に対応が必要と認められる事態が発生した場合においては、適時適切に運輸安全マネジメント評価を実施する。



6. 2 運輸安全マネジメント制度の歩み

年月日	主な出来事
	平成17年にヒューマンエラーが原因と見られる事故が多発 JR西日本福知山線列車脱線事故（死者107名・負傷者562名）等
H17. 8. 12	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中間とりまとめ公表
H17. 12. 2	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設置
H18. 3. 31	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）公布
H18. 4. 1	国土交通省大臣官房運輸安全監理官等設置
H18. 4. 26	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最終とりまとめ公表
H18. 5. 12	安全管理規程に係るガイドライン公表
H18. 6. 22	安全管理規程に係る報告聴取又は立入検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会に諮問
H18. 7. 1	国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官設置
H18. 8. 3	安全管理規程に係る報告聴取又は立入検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会答申、同方針策定
H18. 8～9	全国各地で事業者向け運輸安全マネジメント制度説明会開催
H18. 9. 5	公共交通等の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H18. 10. 1	運輸安全一括法施行、運輸安全マネジメント制度導入 「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」公表

H18. 10. 17 ~ 10. 18	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による初めての運輸安全マネジメント評価実施（評価実施事業者は西日本旅客鉄道株式会社）
H19. 4. 1	国土交通省大臣官房運輸安全監理官付首席運輸安全調査官設置
H19. 4～	各地方運輸局等における運輸安全マネジメント評価を本格的に開始
H19. 8. 29	輸送の安全に係るリスク管理モデル構築検討会設置
H19. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 2 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H19. 10. 23 H20. 3. 5	公表資料「運輸安全マネジメント制度 1 周年を迎えて」公表 運輸事業の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H20. 8～	運輸事業者安全担当者対象の運輸安全セミナー随時開催
H20. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 3 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H20. 10. 24	公表資料「運輸安全マネジメント制度導入 2 周年を迎えて」公表
H20. 12. 1	運輸事業の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H21. 3. 17	輸送の安全に係るリスク管理モデル構築検討会最終会議開催（周知資料「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード）」案とりまとめ）
H21. 6. 2	運輸審議会運輸安全確保部会にて小規模事業者ガイドライン「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」案及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」案に対する意見聴取
H21. 6. 17	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード）」公表
H21. 6. 18	「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」公表

H21. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 4 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H21. 11. 13	公表資料「運輸安全マネジメント制度 3 周年を迎えて」公表
H21. 11. 26	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2009 開催（東京）
H21. 12. 1	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の改正案を運輸審議会に諮問
H22. 3. 2	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の改正案を運輸審議会答申、同方針策定 「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」公表
H22. 4. 1～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による「運輸安全取組事例」の紹介サイトの本格運用を開始
H22. 4. 9	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方 ～事故の再発防止・予防に向けて～（海運モード編）」公表
H22. 12. 1	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2010 開催（東京）
H22. 12. 20	公表資料「運輸安全マネジメント制度の現況について」公表
H23. 1～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 5 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H23. 3. 31	政策レビュー評価書「運輸安全マネジメント評価」公表
H23. 5. 9	運輸安全マネジメント制度解説ビデオを公開
H23. 11. 28	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2011 開催（東京）
H23. 12. 12	「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」公表

H23. 12. 22	公表資料「運輸安全マネジメント制度の現況について」公表
H24. 4～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 6 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H24. 5. 17	運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会の設立
H24. 7. 18	地方運輸局等に「運輸安全防災・危機管理業務推進本部」及び「運輸安全推進室」を設置
H24. 11. 28	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2012 開催（東京）
H25. 4～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 7 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H25. 7. 22	第 2 回運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会開催
H25. 9～	貸切バス事業者を対象とした運輸安全マネジメント説明会（全国 70 箇所）開始
H25. 10～	民間機関等が実施した運輸安全マネジメントセミナー、講習会の認定開始
H25. 10. 1	運輸安全マネジメント実施義務付け対象を全貸切バス事業者等に拡大
H25. 11. 19	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2013 開催（東京）
H26. 3. 18	公表資料「運輸安全マネジメント制度の現況について」公表
H26. 7. 23	第 3 回運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会開催
H26. 12. 2	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2014 開催（東京）

6. 3 運輸安全マネジメント評価の対象事業者数と実施回数

平成26年4月時点の運輸安全マネジメント評価の対象事業者数は9,575事業者であり、平成18年10月から平成26年9月までの間に実施した評価の回数は6,276回となっています。

○評価対象事業者数(平成26年4月1日時点 9,575者)

		鉄道	自動車	海運	航空	計
本省		32	43	35	68	178
地方局	北海道	92	270	172	—	534
	東北	124	438	271	—	833
	北陸信越	151	356	174	—	681
	関東	90	1,505	705	—	2,300
	中部	71	409	337	—	817
	近畿	73	466	273	—	812
	神戸	—	—	216	—	216
	中国	50	348	373	—	771
	四国	17	167	370	—	554
	九州	33	476	1,073	—	1,582
	沖縄	1	52	244	—	297
	小計	702	4,487	4,208	—	9,397
合計	734	4,530	4,243	68	9,575	

○評価実施回数(平成18年10月～平成26年9月末 計6,276回実施)

		鉄道	自動車	海運	航空	計
本省		263	257	188	140	848
地方局	北海道	98	31	154	—	283
	東北	111	55	176	—	342
	北陸信越	158	28	169	—	355
	関東	116	157	668	—	941
	中部	95	96	269	—	460
	近畿	87	89	279	—	455
	神戸	—	—	216	—	216
	中国	66	32	404	—	502
	四国	34	25	368	—	427
	九州	48	47	1,132	—	1,227
	沖縄	2	8	210	—	220
	小計	815	568	4,045	—	5,428
合計	1,078	825	4,233	140	6,276	

6. 4 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧

平成 25 年 10 月から平成 26 年 9 月までの間、運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は下表のとおりです。

モード		事業者名
鉄 道	鉄 軌 道	札幌市交通局、仙台市、青い森鉄道、津軽鉄道、北越急行、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、関西電力、北陸鉄道、万葉線、小田急電鉄、京成電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、東京都交通局、東京モノレール、東武鉄道、神奈川臨海鉄道、相模鉄道、北総鉄道、舞浜リゾートライン、筑波観光鉄道、上毛電気鉄道、名古屋鉄道、岳南電車、養老鉄道、大阪市、泉北高速鉄道、南海電気鉄道、阪神電気鉄道、京福電気鉄道、神戸新交通、神戸電鉄、一畑電車、水島臨海鉄道、四国ケーブル、伊予鉄道、土佐くろしお鉄道、西日本鉄道、福岡市交通局、長崎電気軌道、松浦鉄道、くま川鉄道、熊本市交通局、鹿児島市交通局、沖縄都市モノレール
	索 道	札幌リゾート開発公社、北日本リゾート、最上町、ヤマコー、スマイルスキーリゾート、二王子観光開発、舞子リゾート、村上市、木島平観光、北志賀藤田観光、北志賀竜王、斑尾高原リゾート、よみうりランド、東急リゾートサービス、鋸山ロープウェイ、筑波観光鉄道、谷川温泉観光開発、奥飛観光開発、ほおのき平、八木興産、母袋総合開発、御在所ロープウェイ、京福電気鉄道、神鍋観光、奥神鍋、瑞穂リゾート、江府町、若桜観光、四国ケーブル、アンビックス、栗山町
自 動 車	バ ス	ジェイ・アール北海道バス、時計台バス、函館バス、北海道バス、道南バス、仙台市、南部 WILLER EXPRESS、福島観光自動車、弘南バス、秋田中央交通、秋北バス、WILLER EXPRESS 北信越、千曲バス、中日本エクスプレス、WILLER EXPRESS 関東、京成バス、京浜急行バス、東京都交通局、ニュープリンス高速バス、オー・ティー・ビー、西武バス、エムオーティ、大阪市、トーヨーふれ愛バス、南海バス、阪急バス、中央交通バス、丹後海陸交通、サンシャインエクスプレス、神姫バス、芸陽バス、広島バス、松江市、船木鉄道、ジェイアール四国バス、アイネット、三野交通、伊予鉄南予バス、伊予鉄道、土佐電ドリームサービス、西日本鉄道、堀川バス、西肥自動車、長崎自動車、亀の井バス、日田バス、鹿児島市交通局、南国交通観光、中部観光バス、東陽バス
	タ ク シ ー	札幌交通、京王自動車、帝都自動車交通、名鉄西部交通、遠鉄タクシー、近鉄タクシー、阪急タクシー、神戸相互タクシー

	<p>ト 松岡満運輸、南東北福山通運、東北名鉄運輸、第一貨物、中越運送、トナミ運輸、大友運送、関東福山通運、 ラ 日本図書輸送、日本郵便、日本郵便輸送、ニヤクコーポレーション、パルライン、引越社関東、 ッ 南日本運輸倉庫、名鉄ゴールデン航空、ヤマト運輸、第一運輸、アサヒロジスティクス、協栄流通、 ク 愛知陸運、中京陸運、トランコムDS、名鉄運輸、司企業、近物レックス、エスラインギフ、西濃運輸、 濃飛西濃運輸、飛騨運輸、濃飛倉庫運輸、サカイ引越センター、トナン輸送、浪速運送、 関西丸和ロジスティクス、福山通運、岡山県貨物、四国福山通運、白杵運送</p>
<p>海 旅 運 客 船</p>	<p>阿寒観光汽船、オホーツク・ガリンコタワー、津軽海峡フェリー、洞爺湖汽船、塩竈市、丸文松島汽船、 シイライン、十和田観光電鉄、酒田市、最上峡芭蕉ライン観光、奥只見観光、粟島汽船、へぐら航路、 伊豆諸島開発、オーシャントランス、小笠原海運、クリスタルヨットクラブ、シーライン東京、 商船三井フェリー、神新汽船、東海汽船、東京ヴァンテアングルーズ、東京シップサービス、 東京都公園協会、新島村、東京都観光汽船、東武興業、江の島遊覧船、京浜フェリーボート、 トライアングル、箱根観光船、ポートサービス、東京湾フェリー、小湊妙の浦遊覧船協業組合、鹿島埠頭、 西尾市、名鉄海上観光船、伊豆箱根鉄道、エスパルスドリームフェリー、堂ヶ島マリン、 津エアポートライン、伊勢湾フェリー、東尋坊遊覧船、一本松海運、キャプテンライン、新日本海フェリー、 港通船運輸、名門大洋フェリー、大阪水上バス、丹後海陸交通、淡路ジェノバライン、高福ライナー、 沼島汽船、フェリーさんふらわあ、坊勢汽船、高速いえしま、浦島観光ホテル、熊野交通、 JR西日本宮島フェリー、安芸津フェリー、江田島汽船、大三島フェリー、尾道市、尾道渡船、三光汽船、 契島運輸、走島汽船、土生商船、備後商船、山陽商船、隠岐観光、隠岐汽船、島前町村組合、 瀬戸内観光汽船、大生汽船、六口丸海運、瀬戸内市緑の村公社、両備フェリー、岩国柱島海運、大津島巡航、 オリエンツフェリー、三洋汽船、下関市、周防大島町、周防灘フェリー、関釜フェリー、萩海運、平郡航路、 内海フェリー、国際フェリー、四国汽船、小豆島フェリー、備讃フェリー、本島汽船、雌雄島海運、 伊島連絡交通事業、岩城汽船、宇和島運輸、大三島ブルーライン、九四オレンジフェリー、くるしま、 芸予汽船、新喜峰、弓削汽船、四国開発フェリー、住鋳物流、青島海運、石崎汽船、宿毛フェリー、須崎市、 宿毛市、糸島市、北九州市、九州郵船、旭洋海運、西日本海運、福岡市、宗像市、唐津汽船、 佐賀玄海漁業協同組合、有明海自動車航走船組合、壱岐市、小値賀町、九州商船、五島市、五島旅客船、 西海沿岸商船、西海市、崎戸商船、佐世保市、させばパールシー、対馬市、津吉商船、野母商船、平戸市、 熊本フェリー、三和商船、佐伯市、姫島村、日南市、日豊汽船、JX日鉱日石マリンサービス、奄美海運、 岩崎産業、折田汽船、鹿児島市船舶局、甕島商船、種子屋久高速船、マリックスライン、マルエーフェリー、 三島村、座間味村、多良間海運、多良間村、水納海運、八重山観光フェリー、安栄観光、久米商船、 大東海運</p>

貨物船	<p> 渋田海運、水嶋海事工業、佐渡汽船、富山港湾運送、東海運、伊豆七島海運、榎本回漕店、エム・イー海運、 オーシャントランス、小野回漕店、共和産業海運、コスモ海運、三洋海運、商船三井フェリー、昭和日タン、 東電フュエル、浪速タンカー、日鐵住金物流、横浜油槽船、全農物流、朽木汽船、上野トランスティック、 海洋興業、共栄ライン、熊澤海運、日藤海運、房州物流、日立ポートサービス、青木マリーン、大阪機船、 大豊運輸、センコー、辰巳商会、不二海運、丸三海運、興国海運、月星海運、甲斐汽船、大阪旭海運、 アマコウ海運、井本商運、神協海運、ジョイポート南淡路、神鋼物流、林船舶、プリンス海運、寄神建設、 日本機動建設、兵機海運、歌戸運航、御前崎海運、河菜海運、瀬戸内シーライン、マツダロジスティクス、 双葉商会、栄吉海運、岡山海運、宇部興産海運、共同海運、西部タンカー、徳山海陸運送、富士海運、 山機運輸、大王海運、住鋳物流、日本ガスライン、青野海運、グリーン SHIPPING、双栄海運、鶴丸海運、 日本産業海運、大分共同海運、鶴崎海陸運輸、西瀧海運、宮崎産業海運、八興運輸、鹿児島荷役海陸運輸、 芙蓉海運、マルエーフエリー、琉球海運 </p>
航空	<p> アイベックスエアラインズ、朝日航洋、新中央航空、東邦航空、日本貨物航空、エクセル航空、 ジェットスター・ジャパン、バニラ・エア、セントラルヘリコプターサービス、中日本航空、ジェイエア、 第一航空、ピーチアビエーション、ヒラタ学園、スカイネットアジア航空、新日本航空、 琉球エアークommューター、日本トランスオーシャン航空、北海道エアシステム </p>

6. 5 運輸安全情報の提供に関する取組み

国土交通省では、運輸安全マネジメント評価等を通じて知り得た運輸安全情報の中で、事業者における安全性が向上した事例、取組みに苦慮された事例等を国土交通省ホームページの専用情報サイトで公表しています。

国土交通省ホームページ

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

又は、国土交通省ホームページの『運輸安全政策』から右の運輸安全取組事例バナーをクリックし、ご覧下さい。



ガイドラインの項目、モード、事業者の規模別に検索可能

事例をクリック

業種	海運（貨物）						
取組分野	教育・訓練						
テーマ	運航船舶に対する乗船診断・安全教育・レーダー講習						
取組の狙い	<ul style="list-style-type: none"> 種別トップは、次の考え方に基づき、下記取組を推進している。 1. 安全運航は、乗組員の力量に依るところが大きい 2. 全運航船舶の安全状況を評価することにより、対策強化すべき課題を把握することが必要 						
具体的内容	<p>日織物流株式会社は、運航船舶に対する乗船診断と陸上指導の組み合わせを通じて、事故の発生率を明示的に減少（減少率21.1%）させている。</p> <p>1. 乗船診断 平成21年4月より、船員指導の専門会社（船舶安全サービス株式会社）に委託して、同社の専門委員会運航船舶に一艘船（2～3日間）出撃させ、本船乗組員に対して当該乗組員等の状況診断と指導と指導を行い、さらに、指摘について改善を促して日織物流安全担当部署に報告させている。</p> <p>2. 陸上指導 また、平成21年4月より、同専門会社に委託して、船舶の入港時を活用して船員への船員安全教育講習を実施し、さらに、平成22年12月より、同専門会社により、運航中の乗組員を対象に同船搭載のレーダーを活用したレーダー講習会を実施させている。</p>						
取組の効果	<p>【定量的】事故発生率の低減率は21.1%（対象船舶数110隻）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事故・軽微事故の頻度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗船診断等の実施前</td> <td>0.197 件/隻年</td> </tr> <tr> <td>乗船診断等の実施後</td> <td>0.155 件/隻年</td> </tr> </tbody> </table> <p>【定性的】船員の安全に対する意識が徐々にではあるが向上していると判断している。</p>		事故・軽微事故の頻度	乗船診断等の実施前	0.197 件/隻年	乗船診断等の実施後	0.155 件/隻年
	事故・軽微事故の頻度						
乗船診断等の実施前	0.197 件/隻年						
乗船診断等の実施後	0.155 件/隻年						

更なる運輸安全取組事例の情報発信の充実を図るため、当該取組事例に関する運用を拡大し、平成22年6月から事業者からの取組事例のご投稿を常時受け付けることとしています。

ホームページの投稿用様式に所要の事項を記入の後、ご提供頂いた取組事例は、当室にて内容を確認した上で、国土交通省ホームページの専用情報サイトで公表します。

運輸安全取組事例投稿先

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

評価担当運輸安全調査官あて

T e l : 03-5253-8111 (内線 22054)

M a i l : g_MST_UAK@mlit.go.jp

6. 6 運輸安全取組事例集

事業者の皆様のご協力により収集した、他の事業者の方にも参考となる輸送の安全性の向上に向けた取組事例の一部を以下のとおり紹介します。

なお、国土交通省ホームページでは、この他の取組事例も掲載していますのでご覧ください。

(<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/List.html>)

事業者における取組事例一覧（一部を抜粋）

項目	事業者名	取組概要	頁
安全重点施策	アサヒロジス ティクス株式 会社	ES(社員満足)充実による安全意識の向上～家族の仕事への理解とと もに～	37
事故、ヒヤリ・ハット 情報等の収集・活用	昭和日タン株 式会社	ヒヤリ・ハット情報の収集・活用に向けた経営管理部門のサポート	39
教育・訓練	京王自動車株 式会社	DVD等を活用した運転の基本動作等の具体的指導の取組み	40
内部監査	日本郵便株式 会社	安全管理体制の向上に向けた不備事項の背後要因まで深掘りする内部 監査の取組み	42

業 種	自動車（トラック）
取組分野	情報伝達及びコミュニケーションの確保
テ ー マ	ES(社員満足)充実による安全意識の向上～家族の仕事への理解とともに～
取組の狙い	安全・安心を心がける運転が、事故・燃料費削減に繋がり、その削減分を社員に還元するという発想のもと、社員満足充実による安全意識の向上が図られるようなコミュニケーション確保を創意工夫、この好循環の継続を目指す。
具体的内容	<p>アサヒロジスティクス株式会社では、「社員が満足して働けることが、お客様の満足につながる」との信念に基づき「CS（顧客満足）＝ES（社員満足）＝CS（会社充実）」をキーワードとして展開するとともに、社員の安全意識向上への取組みを行っている。</p> <p>1. 安全初夢大会の開催</p> <p>事故件数削減に努めた結果による自動車事故損害保険料割引率の拡大、燃費向上による燃料費削減分を原資として、安全運転・エコドライブを行っているサービスドライバー（SD）へ還元するため、景品が当たるゲーム大会、安全への誓い等の催しを、毎年1月に企画・実施している。</p> <p>同社では「セーフティレコーダ」（SR）を採用、SDの安全運転・エコドライブ度を得点化して評価しており（SR得点）、安全初夢大会に参加できるSDを年間平均得点上位者とするとともに、その他、SR評価得点上位者への表彰制度なども実施している。</p>  <p>2. アサフェス（お仕事体験）イベントの開催</p> <p>ES（社員満足）の充実のためには、社員のみならずその家族とのコミュニケーションを図り、仕事への理解を深めてもらうことも重要であると考え、2010年から、夏休みの休日に、社員が家族連れで来て楽しめるような模擬店・アトラクション体験イベントと組み合わせた、お仕事体験（トラック試乗・整備工場見学・交通安全教室など）を企画・実施している。</p> <p>最近では、地域の皆さんの理解のために、一般の方々への来場も勧めている。</p> 

取組の効果	<p>SR 得点の全社平均が上昇傾向で推移し、やさしい運転が安全に繋がることの意識が浸透しつつある。</p> <p>また、家族も対象としてコミュニケーションの確保を図ることにより、家族からもサービスドライバーへの事故防止に関する喚起等が行われるようになった。</p>
事業者名	<p>アサヒロジスティクス株式会社 安全品質管理部 (連絡先 0493-62-2040)</p>

業 種	海運（貨物）
取組分野	（7）事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	ヒヤリ・ハット情報の収集・活用に向けた経営管理部門のサポート
取組の狙い	平成24年4月の会社合併を契機に、 <u>新会社における安全管理システムを社内に浸透させ、リスク管理の取組みを全社あげて積極的に推進するため。</u>
具体的内容	<p>昭和日タン株式会社は、事故や災害は不安全状態と不安全行動が合体した時に起きているとの思いから、無事故を目指すにはそのような不安全状態と不安全行動を一つずつつぶしていくことが必要と考え、ヒヤリ・ハット情報を「欠かせない先取り情報」として位置付けている。</p> <p>そして、ヒヤリ・ハット情報が見逃されたり、報告されないようなことがないよう、職場から積極的に報告され、個人の問題から職場の問題として共有するとともに、ヒヤリ・ハット原因に対して適切な対策を打つために、以下の取組みを行っている。</p> <p>①ヒヤリ・ハットの定義、重要性、発掘事例等をわかりやすく説明した資料及び提出しやすいフォーマットを作成</p> <p>② 経営トップ以下経営幹部、安全担当者が頻繁に訪船（月間約200隻）し、各船の船長に対してヒヤリ・ハット情報を提出しやすい職場風土作りなどについて進言するとともに、無事故表彰の際に提出件数を加味することを周知</p> <p>③ 濃霧時や年末の無事故キャンペーン時には、集中的に情報提供の呼び掛けを促進</p> <p>④ 収集した情報については、毎月、種別（顕在、潜在、想定等別）、要因別（人的、物的、環境等別）、作業別（航海中、停泊中等別）に分類・整理した上で、30件程度抽出し、本社安全担当者がコメントを附して事例集として取りまとめ、各船にフィードバック</p> <p>⑤ 各船においては、危険予知訓練時等の教材として活用</p>
取組の効果	<p>【定量的な効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 取組を開始した平成24年4月は、旧日本タンカー所属船からほとんど提出がなかったが、上記取組みを推進した結果、旧日本タンカー所属船を含め、各船からまんべんなく提出されるようになった（平成24年度のヒヤリ・ハット収集件数は3,105件、平成25年度は9月末までで5,613件に増加）。 平成24年度上期の事故発生件数は7件だったが、平成25年度同期は2件に減少した。 <p>【定性的な効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗組員の間には、ヒヤリ・ハット情報を共有することが重要という認識が浸透してきた。 ヒヤリ・ハット情報を提出することに対するやらされ感、抵抗感がなくなってきた。
事業者名	昭和日タン株式会社 安全管理部 安全管理グループ （連絡先 03-6268-0435）

業 種	タクシー
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	DVD等を活用した運転の基本動作等の具体的指導の取組み
取組の狙い	過去に惹起した重大事故の撲滅に向けて、DVD等を活用した運転の基本動作等の教育を実施し、乗務員の安全意識向上を図る。
具体的内容	<p>京王自動車株式会社では、<u>運転姿勢等の基本動作は乗務員の自明であるとして特に指導していなかったことから、タクシーとハイヤーの基本動作を解説したDVDを作成し、小集団活動等の乗務員教育時に活用しています。</u></p> <p>まず、最初の取組みとして、運転の基本動作に係る下記のDVDを作成しました。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転姿勢 2. シフトレンジとサイドブレーキの使用方法 3. 首都高速道路カーブでの走行方法 <p>運転の基本動作DVDを活用した小集団活動は、以下のように実施しました。なお、事故の状況だけを伝えるのではなく、例えば、首都高において「ここではブレーキを踏むな」というレベルまで詳細かつ具体的に指導しました。</p> <p>① 運転の基本姿勢 ブレーキがしっかり踏めるように、ハンドル操作がスムーズにできるように、シートの前後位置・背もたれの位置等、運転の基本姿勢の見直しを指示</p> <p>② Pレンジとサイドブレーキ サイドブレーキを引かずに、Dレンジのままフットブレーキを踏んだ状態では、フットブレーキが足らずれてしまう等により追突した事例が多く報告されていることを説明し、料金收受時及び降車時のシフトレンジはP、サイドブレーキを引くことを徹底するように指示</p> <p>③ 首都高速カーブでの走行 首都高速での事故は多く発生しており、二度と惹起しないために以下のことを約束しあつた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スピードを出さない（雨天時は、通常の20%以上速度を落とす） ・カーブ手前での減速（オーバードライブOFF）、直線になったところでオーバードライブON走行 ・漫然運転にならないよう、疲労を感じたらパーキング等で休む



	京王自動車株式会社では、今後の展開として、運転の基本動作DVDの続編（一時停止、後退事故、ドア開閉、E T C）の作成を行い、さらなる乗務員教育を実施する予定です。
取組の効果	D V D等の教材を利用した教育効果として、平成25年度の追突事故は約19%減少しました。
事業者名	京王自動車株式会社 (連絡先：安全運行部 042-314-8029)

業 種	トラック
取組分野	内部監査
テ ー マ	安全管理体制の向上に向けた不備事項の背後要因まで深掘りする内部監査の取組み
取組の狙い	内部監査により不備事項の指摘にとどまらず、内部監査を実施した部署が不備事項に至った背後要因を深掘りし、その結果を被監査部門に提言することにより安全管理体制の向上に貢献
具体的内容	<p>1 日本郵便(株)では、内部監査において、監査部署自らが、指摘した不備事項を「実質的不備（未実施又は一部未実施）」「形式的な不備（実施しているが記載の不備等）」の2つに分類し、更に「実質的不備」の不備率が高い事項について、不備に至った原因を深掘りすることにより、その深掘りした背後要因を本社・支社・郵便局に提言し、安全管理体制等の向上につなげている。</p> <p>提言した背後要因の一部</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郵便局が施策を認識していない（郵便局へ指摘） ・郵便局に対する支社の実態把握・指導が不十分（支社に提言） ・本社の施策・指導に課題（本社に提言） 等 <p>2 提言した内容については、その後の本社への監査において、本社から必要な指導がされていることの確認を行っている。</p> <p>また、郵便局で不備の高かった事項について、郵便局に対する総合監査において点検事項を追加設定し継続的に点検確認を行っている。</p>
取組の効果	監査部において、不備事項を指摘するのみではなく、不備に至った原因・背景を深掘りし、その結果を被監査部門に提言するなどしており、また、被監査部署においても監査の提言を受け支社・郵便局指導を行っており、安全管理体制の向上につなげている。
事業者名	日本郵便株式会社 コンプライアンス統括部 安全推進室 (連絡先：03-3504-9891)

6. 7 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合
評価準備	1.1	評価の事前調整を行った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。	1	非常に長い	1	1.6%
			2	やや長い	3	4.8%
			3	適切である	56	88.9%
			4	やや短い	3	4.8%
			5	非常に短い	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	1.2	評価の事前調整を行った職員の、貴社に対する態度（言葉遣い、口調、対応の早さ等）は適切でしたか。	1	非常に適切	43	69.4%
			2	やや適切	18	29.0%
			3	どちらともいえない	1	1.6%
			4	やや不適切	0	0.0%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	1.3	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理解できましたか。	1	非常によく理解できた	23	37.1%
			2	やや理解できた	37	59.7%
			3	どちらともいえない	2	3.2%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
評価の負担	2.1	評価の日程は、貴社の業務状況に照らし適切な日程でしたか。	1	非常に適切	14	22.2%
			2	やや適切	45	71.4%
			3	どちらともいえない	2	3.2%
			4	やや不適切	2	3.2%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評価 の 負 担	2.2	評価の実施時間帯及び所要時間は、貴社の執務時間に照らし適切でしたか。	1	非常に適切	18	28.6%
			2	やや適切	44	69.8%
			3	どちらともいえない	1	1.6%
			4	やや不適切	0	0.0%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	2.3	評価を行った当省職員の人数は適切でしたか。	1	非常に多い	1	1.6%
			2	やや多い	10	15.9%
			3	適切である	52	82.5%
			4	やや少ない	0	0.0%
			5	非常に少ない	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	2.4	インタビュー対象者に対する聞取調査は、貴社の業務にとって負担が大きかったですか。	1	非常に大きい	0	0.0%
			2	やや大きい	15	24.2%
			3	どちらともいえない	33	53.2%
			4	やや小さい	7	11.3%
			5	非常に小さい	7	11.3%
			6	無回答	0	0.0%
評価 の 実 施	3.1	オープニングミーティングの説明内容は十分理解できましたか。	1	非常によく理解できた	41	65.1%
			2	やや理解できた	22	34.9%
			3	どちらともいえない	0	0.0%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	非常に理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容	回答数	回答割合 (%)	
評 価 の 実 施	3.2	評価を行った職員の、貴社に対する態度は適切でしたか。	1	非常に適切	49	77.8%
			2	やや適切	14	22.2%
			3	どちらともいえない	0	0.0%
			4	やや不適切	0	0.0%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	3.3	評価を行った職員は、貴社の安全管理体制について知識を持っていましたか。	1	十分な知識を持っていた	30	47.6%
			2	やや知識を持っていた	26	41.3%
			3	どちらともいえない	6	9.5%
			4	やや知識が不十分	1	1.6%
			5	非常に知識が不十分	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	3.4	評価中、貴社から職員に対し、意見が言えましたか。	1	十分言えた	26	41.3%
			2	やや言えた	33	52.4%
			3	どちらともいえない	3	4.8%
			4	やや言えなかった	1	1.6%
			5	ほとんど言えなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	3.5	評価を行った職員は、貴社の意見を聞いていましたか。	1	十分聞いていた	47	74.6%
			2	やや聞いていた	15	23.8%
			3	どちらともいえない	1	1.6%
			4	やや聞いていなかった	0	0.0%
			5	ほとんど聞いていなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評 価 の 結 果	4.1	職員よりの講評・指摘は理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	32	50.8%
			2	やや理解できた	30	47.6%
			3	どちらともいえない	1	1.6%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	非常に理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	4.2	講評・指摘のあった事項につき、貴社でどのような対応をとればよいか理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	27	43.5%
			2	やや理解できた	33	53.2%
			3	どちらともいえない	2	3.2%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	非常に理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	4.3	講評・指摘のあった事項について、貴社の安全管理体制の構築・改善に有益だと思いますか。	1	非常に有益である	37	58.7%
			2	やや有益である	24	38.1%
			3	どちらともいえない	2	3.2%
			4	あまり役に立たない	0	0.0%
			5	ほとんど役に立たない	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容	回答数	回答割合 (%)		
制度導入後の変化等	5.1	運輸安全マネジメント制度（安全管理規程の作成・運用等）の導入以降、会社として意思決定や業務運営をするときに、従来に比べ、より安全を意識するようになりましたか。	1	十分意識するようになった	45	71.4%	
			2	概ね意識するようになった	17	27.0%	
			3	どちらともいえない	1	1.6%	
			4	あまり意識は変わらない	0	0.0%	
			5	ほとんど意識は変わらない	0	0.0%	
			6	無回答	0	0.0%	
	5.2	運輸安全マネジメント制度（評価を含む。）は、貴社の安全確保のために有効だと思いますか。	1	非常に有効である	50	79.4%	
			2	やや有効である	12	19.0%	
			3	どちらともいえない	1	1.6%	
			4	あまり役に立たない	0	0.0%	
			5	ほとんど役に立たない	0	0.0%	
			6	無回答	0	0.0%	
	5.3	運輸安全マネジメント制度導入後、貴社の輸送の安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実した点がありますか。	1	ある	63	100.0%	
			2	ない	0	0.0%	
			6	無回答	0	0.0%	
	セミナー	6.1	国土交通省では、運輸安全マネジメントに関して事業者の周知啓発を目的とした各種セミナー（ガイドラインセミナー、内部監査セミナー、リスク管理セミナー）を開催しています。これらのセミナーについて参加したいと思いますか。	1	参加したい	49	77.8%
				2	テーマに限って参加したい	13	20.6%
				3	自社に特化して開催してほしい	1	1.6%
4				参加は考えていない	0	0.0%	
6				無回答	0	0.0%	

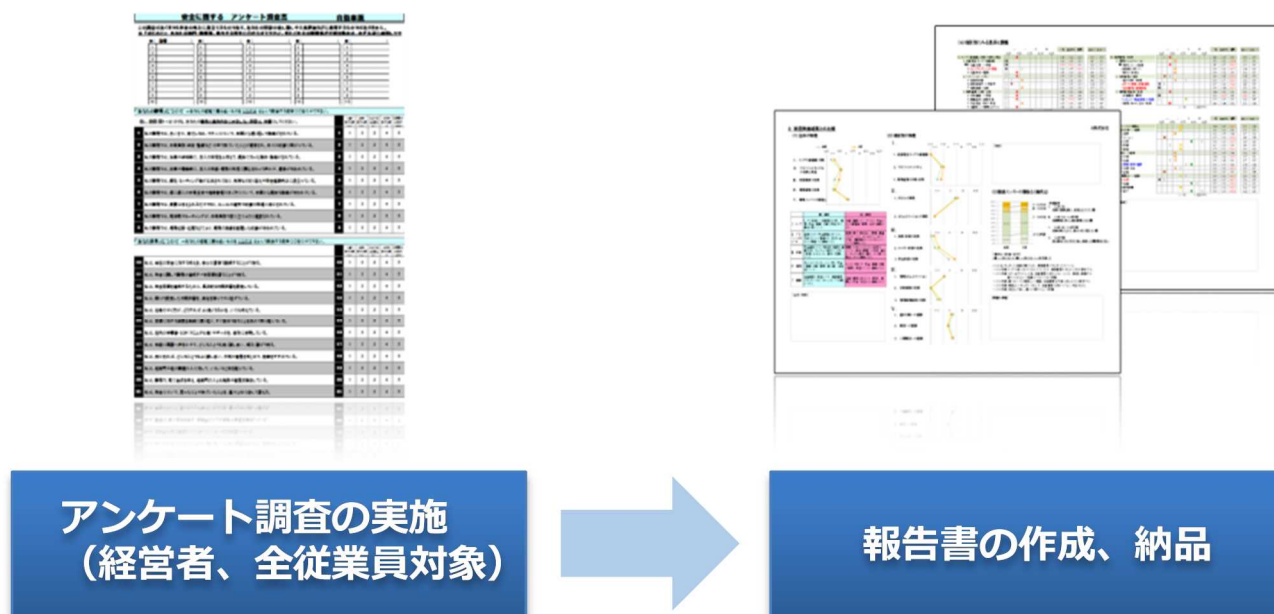
※設問1.2、設問1.3、設問2.4、設問4.2、は各々1社において無回答有り。

6. 8 安全に関する企業風土測定ツールについて（国土交通政策研究所）

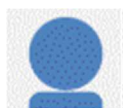
国土交通政策研究所では、「運輸安全マネジメント制度」を踏まえ、輸送の安全確保のみならず、労働災害等も含めた業務遂行上の安全リスクを、組織として管理するノウハウ（組織的安全マネジメント手法）について広く他の産業分野における取組みも含めて調査・分析を行ってきました。

その成果として今般、経営者層の安全に対する考え方や取組みが現場の従業員に至るまで、どの程度浸透しているか等を運輸事業者自らが測り、その結果を活用して改善に結びつけるための、安全に関する企業風土測定ツール（「安全に関するアンケート調査票」・「安全アンケート実施・分析マニュアル」・「安全アンケート集計システム」）を、自動車版、鉄道版、海運版、航空版の4モードで提供しております。

当ツールの利用を希望（検討）される場合は、当研究所にお問い合わせください。



【利用事業者様の声】



階層別に見える化できたことで、どの階層にどんな課題があるのか、明確になった点が良かった。また職種別の分析を通じて、それぞれが抱える課題を浮き彫りにすることができた。



ヒューマンエラーを防ぐにはコミュニケーションを通して、どれだけ安全への意識を高められるかがポイントだと思っているが、その意識を見る化できるため、社員に問題提起がしやすい。



今後も継続して当データの取得を行い、改善が進んでいるのかどうかチェックしていきたい。



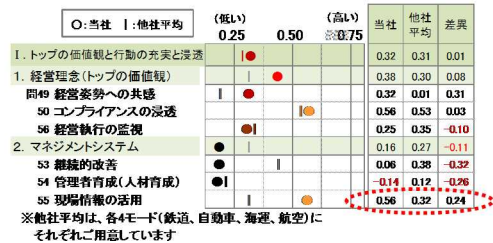
当初から課題だと感じていた安全に対する意識を、数値ではっきり見える化することができた。

【活用のメリット】

同業他社平均値との比較で
自社の強み、弱みを客観視

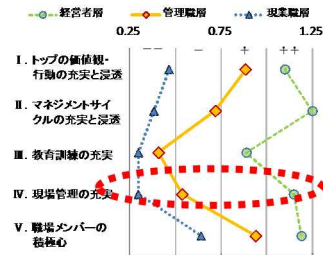
設問ごとに数値化します。

同業他社平均値との比較が可能ですので、自社の強み、弱みが客観的に分かります。



階層別安全意識のギャップ
が鮮明に!

階層別に数値化し比較することでギャップが鮮明になります。
他に部門別、職種別など、分析軸はお好みで設定が可能です。



【平成26年度累計利用実績】

		1,000人未満	1,000人超	合計
鉄道	社数	15社	1社	16社
	人数	2,014名	5,266名	7,280名
自動車	社数	80社	13社	93社
	人数	19,929名	30,429名	50,358名
海運	社数	25社	0社	25社
	人数	2,914名	0名	2,914名
航空	社数	20社	0社	20社
	人数	3,340名	0名	3,340名
合計	社数	140社	14社	154社
	人数	28,197名	35,695名	63,892名

注) 数値は平成22年～26年の累計

「お問合せ先」

国土交通省 国土交通政策研究所 (中央合同庁舎 2 号館 15 階)

研究官 武田、仲田、小田

電話 : 03-5253-8111 (国土交通省代表)

03-5253-8816 (国土交通政策研究所直通)

FAX : 03-5253-1678

URL : <http://www.mlit.go.jp/pri/>

Mail : anzen-pri@mlit.go.jp

この冊子は、「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等について、「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22年3月2日国官運安第313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。（26ページ参照）

運輸安全マネジメント制度の現況について

（平成25年10月～平成26年9月）

編集 国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官室

TEL 03-5253-8797

FAX 03-5253-1531

URL <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen>