

運輸安全マネジメント制度導入10年の総括と 今後の展開について

国土交通省

大臣官房 危機管理・運輸安全政策審議官

目次

1. 運輸安全マネジメント制度とは
2. 運輸安全マネジメントに関する実績
3. 運輸安全マネジメント制度の効果
4. 運輸安全マネジメント制度に関する事業者の評価
5. 運輸事業者における運輸安全マネジメント制度への取組の充足率の推移(1)
6. 運輸事業者における運輸安全マネジメント制度への取組の充足率の推移(2)
7. 安全管理規程の義務付け対象事業者
(運輸安全マネジメント評価対象事業者)
8. 運輸安全マネジメント評価対象事業者の拡大について
9. 今後の運輸安全マネジメントの方向性
10. 今後の検討と課題

1. 運輸安全マネジメント制度とは

- 過去の運輸事業における重大事故の教訓から、各運輸事業者が経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制の構築や安全に関する取組について、PDCAサイクルを意識したスパイラルアップを図っていくことが重要。
- このため、陸・海・空の各事業法を改正し(平成18年3月公布)、平成18年10月に運輸安全マネジメント制度がスタート。
- これまでの10年間で、6,000者を超える運輸事業者に対して評価を実施し、運輸事業者の安全性向上に大きく寄与。

運輸安全マネジメント制度

運輸事業者において、経営トップのリーダーシップの下、安全管理規程の作成及び、安全統括管理者の選任を義務付ける等安全管理体制の構築・改善を推進

- ① 安全方針の策定・周知
- ② 安全重点施策の策定、見直し
- ③ コミュニケーションの確保
- ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練の実施
- ⑥ 内部監査の実施 等 (14項目)

評価

国土交通省の運輸安全マネジメント評価

本省・地方運輸局の評価チームが事業者に赴き、輸送の安全に関する取組状況を確認し、**継続的改善**に向けてプラス評価や助言を実施。

運輸安全マネジメント評価

事業者の経営トップ等経営部門に対するインタビュー等を通じた予防安全型の支援制度

【主な特徴】

- 事業者の安全管理体制の構築・改善の状況等を確認し評価・助言(自らのやる気喚起型)
- 経営トップの主体的関与の下での自律的な安全管理体制の構築・改善(スパイラルアップ)を期待
- 自主的な取組の促進を期待(結果に強制力なし)
- 漢方薬のように中長期的に効果が発現することを期待(体質改善)

相互補完的に密接に作用

保安監査

事業者の現場における業務実施状況のチェックを通じた事後監督制度

【主な特徴】

- 事業者の法令、命令事項等に対する遵守状況等を確認し改善命令(是正型)
- 現場における施設や取組内容等の法令等への適合を意図
- 改善命令等による改善を意図
- 外科療法や風邪薬のように短期的に効果が発現することを意図(即効性)

2. 運輸安全マネジメント制度に関する実績

運輸安全マネジメント評価対象事業者数：9,657者

○平成27年度運輸安全マネジメント評価実施状況

	鉄道			自動車				海事			航空	合計
	鉄軌道	索道	合計	バス	タクシー	トラック	合計	旅客船	貨物船	合計		
平成27年度評価実施事業者数	51者	26者	77者	174者	3者	21者	198者	170者	74者	244者	18者	537者
評価実施事業者数(延べ数) (平成18年度～ 平成27年度末時点)	533回	658回	1,191回	544回	128回	414回	1,086回	3,736回	924回	4,660回	170回	7,107回

○平成27年度運輸安全マネジメントセミナー実施状況

開催回数：335回

受講者数(延べ数)：17,536人
(平成27年度末時点実績)

	本省	地方運輸局	合計
開催回数	267回	68回	335回
受講者数	2,722人	14,814人	17,536人

○認定セミナー(平成25年度～)

開催回数：719回

受講者数(延べ数)：23,297人
(平成27年度末時点実績)

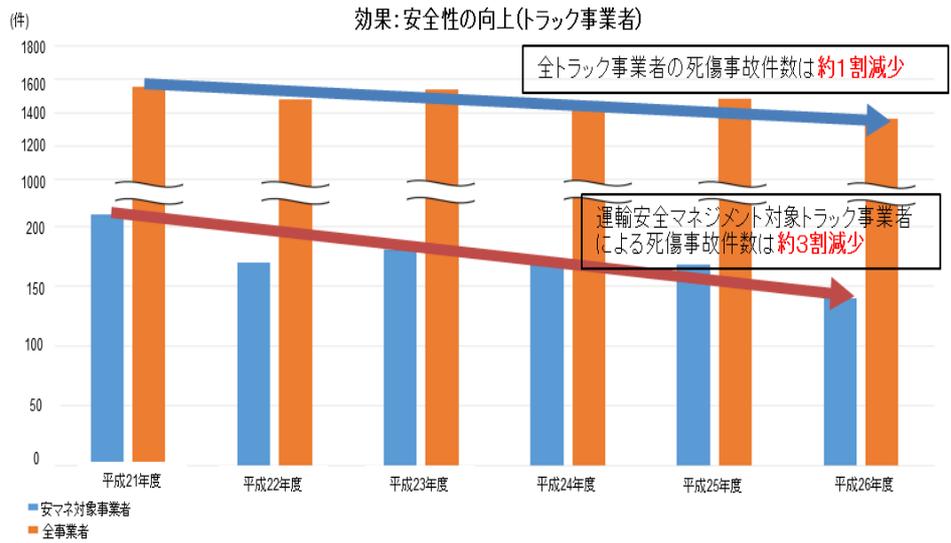
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	合計
開催回数	113回	335回	271回	719回
受講者数	6,308人	10,115人	6,874人	23,297人

※認定セミナーとは……

民間機関等(リスクコンサルティング会社、協会等)が実施する運輸安全マネジメントセミナーで国土交通省が認定したもの

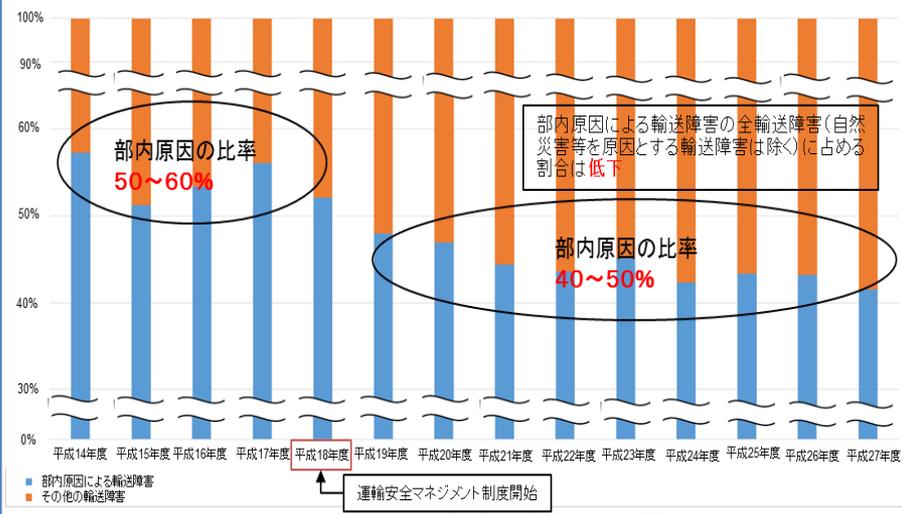
3. 運輸安全マネジメント制度の効果

効果: 安全性の向上(トラック事業者)



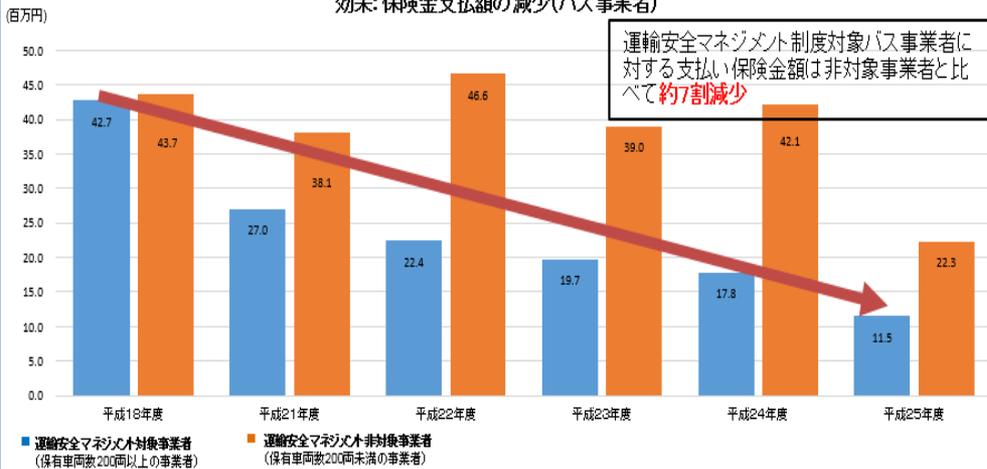
○運輸安全マネジメント対象トラック事業者:保有車両数300両以上の事業者。
○自動車局資料より作成。

効果: 部内原因による事故の減少(鉄道事業者)



○輸送障害とは 列車の運転を休止したものを又は旅客列車にあっては30分(旅客列車以外にあっては1時間)以上遅延を生じた事象をいう。
○部内原因とは 発生した輸送障害のうち主たる原因が、鉄道係員、車両、鉄道施設に起因するものをいう。
○鉄道局資料より作成。

効果: 保険金支払額の減少(バス事業者)



○任意保険契約台数1000台当たり換算した支払保険金額(対人傷害事故、対物事故及び自損事故)。

○保険会社の協力により 任意保険契約を締結している事業者の中から上記カテゴリー毎に無作為に20~40程度抽出し、各年度における支払保険金を集計した。
(安全管理規程作成等が義務付けられていない事業者は、比較規模の大きいものから抽出)

4. 運輸安全マネジメント制度に関する事業者の評価

■ 鉄道事業者(本社: 関東)取締役 (2013年シンポジウム発言より)

- 運輸安全マネジメントは、事業者にとって受け入れやすい制度であり、社長自らの考え方、乗務管区、現業職場の考え方も再確認でき、安全に対する取組を浸透させるにも非常に効果があると感じている。
- 経営者側の「安全に関する取り組む姿勢」が浸透することによって、個々の乗務員の安全意識等が向上した。
- ヒヤリ・ハット収集の必要性が浸透したことにより、提出数が増加する等、具体的な効果が出てきている。

■ バス事業者(本社: 近畿)代表取締役社長 (2015年シンポジウム発言より)

- マネジメント導入により弱点であった安全施策の単発性、個別性を改め、安全施策に体系化と継続性を持たせることができた。
- 体系化と継続性の一つに、事故データの収集活用があり、事故データを集計し、時系列比較、事故種別、営業所比較等から分析し、重点取組すべき対象事故を決め、年間計画に反映している。
- マネジメントの成果として痛感しているのは、事故データを文書・記録として保管して分析することによって、安全管理の方針の精度が年々上がってきているということである。

■ フェリー事業者(本社: 九州)代表取締役社長 (2013年シンポジウム発言より)

- 運輸安全マネジメント制度により、経営トップとして現場への関与を深める良い機会を得た。経営者と現場、船上と陸上それぞれの考えをぶつけ合う取組を強力に推し進めている。
- これまでは、掛け声又は処分により安全対策を進めてきたが、運輸安全マネジメント制度が始まり、科学的、システム的に安全を捉えることができるようになったと実感している。
- 内部監査について、これまでは記録にあまり残していなかったが、記録し、分析し、改善していくというシステムが回り始めた。

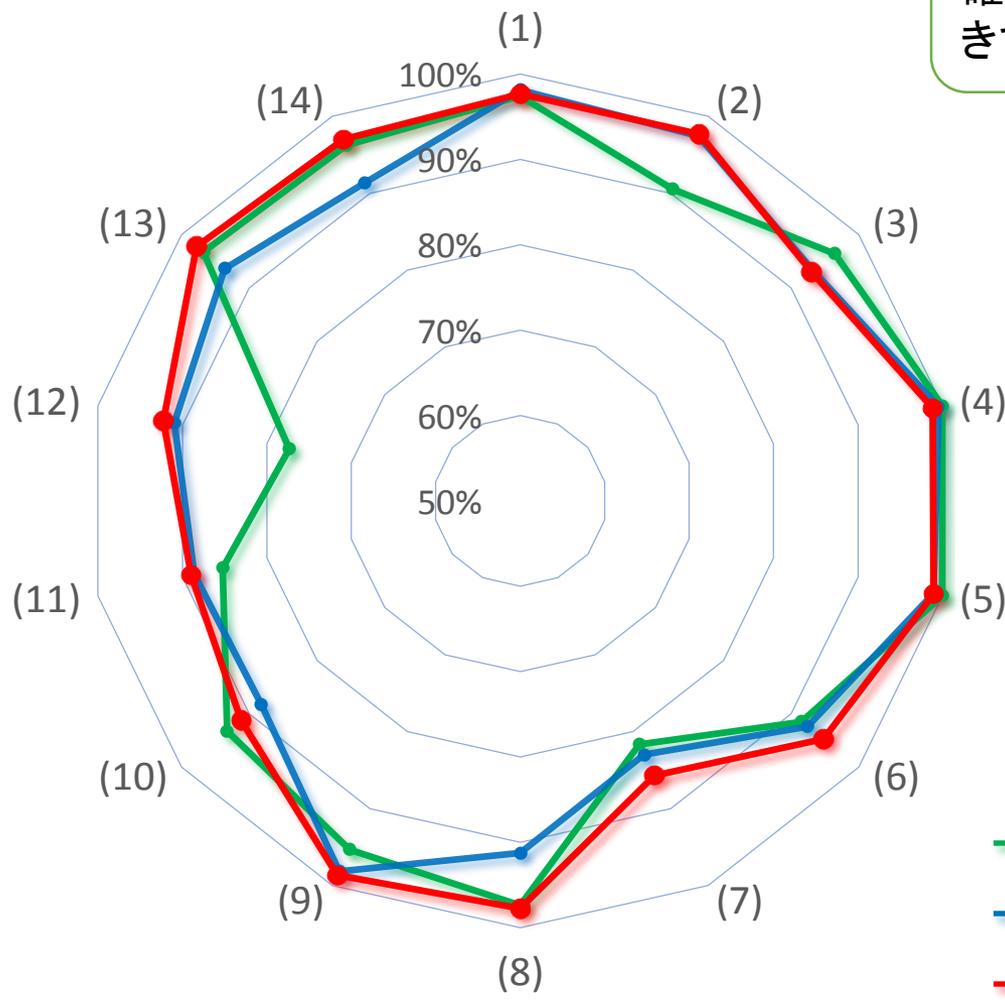
■ 航空事業者(本社: 関東) 代表取締役副社長等 (2010年シンポジウム発言より)

- 運輸安全マネジメントの考え方を踏まえて、「安全に少しでも疑問があったら就航させない。その結果、飛行機が遅れても会社は容認する。」という経営者側の安全最優先のメッセージをグループ全社員へ発信した。
- 定時性より安全性を優先するというメッセージが経営者側から出たことにより、現場として大変心強く思った。
- 従業員一人一人が安全について何を改善すべきと考えているかなどを把握するため、経営者側が出向いて直接現場とコミュニケーションを図っている。

5. 運輸事業者における運輸安全マネジメント制度への取組の充足率の推移(1)

評価項目別の取組状況の充足率
(本省評価対象事業者)

平成18年10月の制度導入から、輸送の安全確保のための取組が年を追うごとに充実してきている。

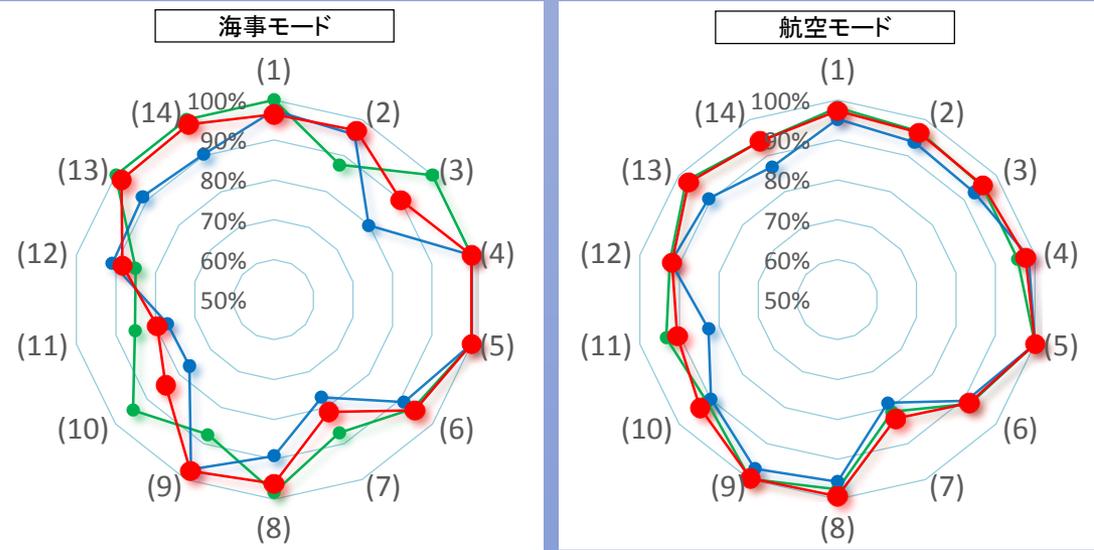
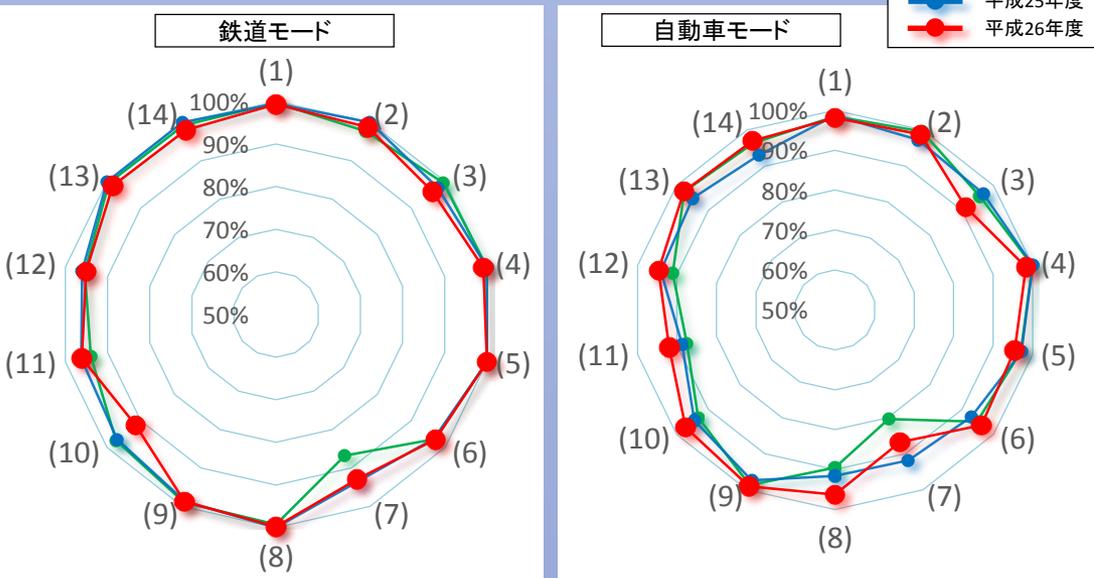


- ### 評価項目
- (1) 経営トップの責務
 - (2) 安全方針
 - (3) 安全重点施策
 - (4) 安全統括管理者の責務
 - (5) 要員の責任・権限
 - (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
 - (7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
 - (8) 重大な事故等への対応
 - (9) 関係法令等の遵守の確保
 - (10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
 - (11) 内部監査
 - (12) マネジメントレビューと継続的改善
 - (13) 文書の作成及び管理
 - (14) 記録の作成及び維持

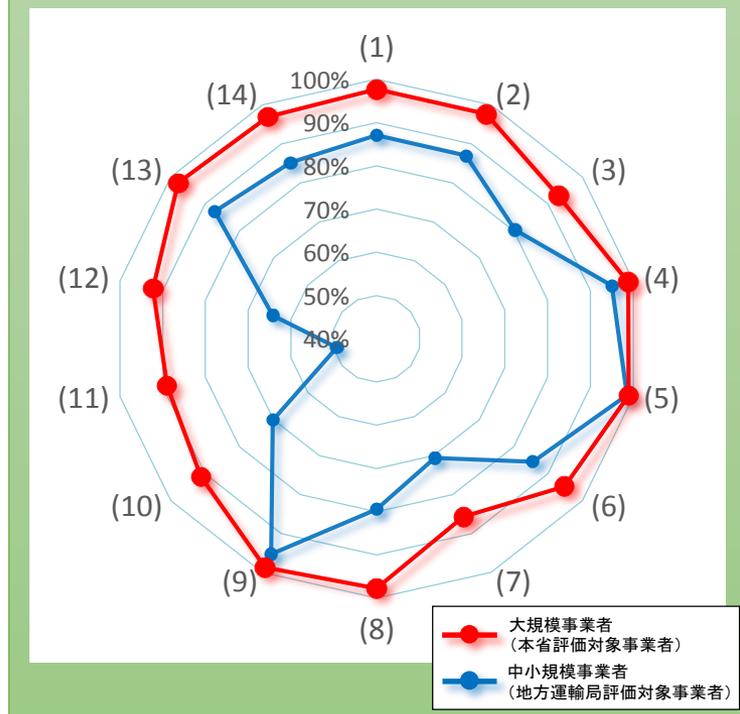
● 平成19年度
● 平成23年度
● 平成26年度

6. 運輸事業者における運輸安全マネジメント制度への取組の充足率の推移(2)

評価項目別の取組状況の充足率(輸送モード別)(平成24~26年度)



評価項目別の取組状況の充足率(事業規模別)(平成26年度)



- ### 評価項目
- (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) 安全管理体制の構築・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

7. 安全管理規程等の義務付け対象事業者 (運輸安全マネジメント評価対象事業者)

鉄道モード
(744者)

自動車モード
(4,382者)

各モード合計
(9,657者)

海運モード
(4,461者)

航空モード
(70者)

評価対象事業者

鉄軌道
JR7者 大手民鉄16者 公営地下鉄9者 計32者
準大手民鉄5者 その他の鉄軌道事業者175者 計180者
索道
532者

評価対象事業者

バス	タクシー	トラック	合計
保有車輛 200両以上 96者	保有車輛 300両以上 37者 (全ての車 両の約1割)	保有車輛 300両以上 167者 (全ての車 両の約2割)	4,382者 (青色部分 合計)
保有車輛 200両未満 4,082者 ↑ すべての貸切バスと 高速乗合バスを追加 (注3)	300両未満 約50,600者 (うち、個人タク シー約37,000 者) ↑ 約2,200者	300両未満 約62,500者 (軽貨物運送 事業者を除く)	約120,000者 (黄色部分 合計)
対象外			

評価対象事業者

大手・中堅事業者 478者
小規模事業者 3,983者

評価対象事業者

特定本邦航空 運送事業者 (注1) 15者
特定本邦航空 運送事業者以 外の本邦航空 運送事業者 (注2) 55者

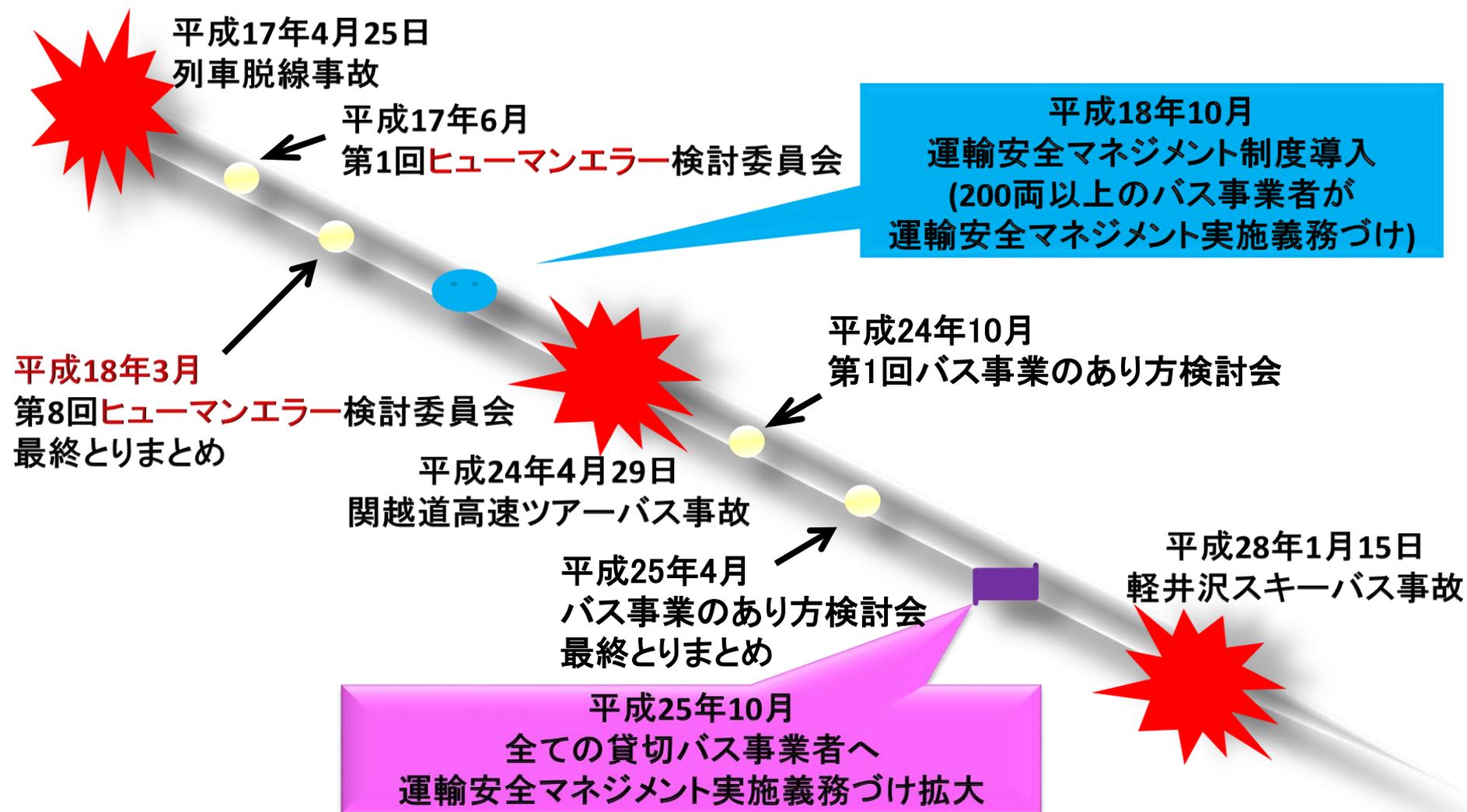
(注1) 運航する航空機の客席数が100席以上又は最大離陸重量50,000キログラム以上である事業者。

(注2) 運航する航空機の客席数が30席未満かつ最大離陸重量15,000キログラム未満の事業者については、平成23年4月1日より評価対象。

(注3) 貸切バス事業者については、関越道高速ツアーバス事故を踏まえ、平成25年10月1日より評価対象。保有車輛台数50両未満の上位1,900者への効率的評価を今年度から本格実施。下位1,900者への評価については現在検討中。

(事業者数は平成28年4月1日時点)

8. 運輸安全マネジメント評価対象事業者の拡大について



9. 今後の運輸安全マネジメントの方向性

運輸安全マネジメント制度の趣旨に沿って安全管理体制を構築し自律的に運用している事業者



更なる安全性の向上に向けた
スパイラルアップを支援

安全管理体制の構築が途上にある事業者



運輸安全マネジメント制度の理解の促進を図り
つつ、安全管理体制構築に向けた取組を支援

10. 今後の検討と課題

構築された事業者の安全管理体制について、モード横断的な知見の共有等を図り、より一層の高度化を促進

中小事業者、零細事業者に適した運輸安全マネジメント評価・普及啓発手法の構築

運輸安全マネジメントの更なる普及、展開のあり方（自発的な安全管理体制構築へのインセンティブの付与等）

社会環境の変化等に対応していくための国土交通省側のキャパシティアップ、運輸安全マネジメントに関する民間の知見の活用のあり方