

# 運輸安全マネジメント制度の経緯

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道



自動車



海運



航空



(JR西日本 安全性向上計画)

- **安全最優先の意識**が組織の隅々まで浸透するに至らなかった。
- 本社と現場との**双方向のコミュニケーション**はほとんど行われていなかった。

(JAL 「事業改善命令」「警告」に対する改善措置について)

- **安全が最優先**であることを浸透させる経営の取り組みが不十分。
- 経営と現場との距離感及び**部門間の意思疎通**の不足。
- 現場に対する経営トップの**双方向コミュニケーション**が不十分。

平成17年6月14日 第1回**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**開催  
(事務次官主催・関係局長等、民間有識者で構成)

平成17年8月4日 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

- **事業者による安全マネジメント態勢の構築が必要**
- **国による安全マネジメント態勢の評価が必要**

➢ 平成18年3月31日 **運輸安全一括法の公布**  
➢ 平成18年度 官房新組織設置

平成18年10月1日～  
運輸安全マネジメント制度の開始