

「運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査」
第3回アドバイザー会議 議事概要（案）

1. 日時： 平成 21 年 3 月 17 日（火）14:00～16:00

2. 場所： 国土交通省合同庁舎 2 号館 16 階運輸安全監理官室会議室

3. 出席者

<アドバイザー>（敬称略、順不同）

羽原敬二 関西大学 政策創造学部教授

北村憲康 東京海上日動リスクコンサルティング（株）自動車第一グループ 主席研究員

竹村公一 損害保険ジャパン（株）自動車業務部交通安全グループ 課長

高井信行 （株）あいおいリスクコンサルティング交通コンサルティング部 コンサルタント

安本博通 船員災害防止協会 専務理事

村山義夫 （財）海技振興センター技術・研究部研究員

柴田徹 （財）鉄道総合技術研究所 人間科学研究部 安全性解析研究室長

<国土交通省国土交通政策研究所>

西川 所長、橋本 主任研究官、高橋 主任研究官、佐藤 研究官、亀田 研究官

<（株）日通総合研究所>

長濱 主任研究員、佐藤 研究主査、岩崎 研究員

4. 主な議題

「運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査」の進捗状況と今後の進め方について

5. 議事概要

「運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査」における進捗状況、今後の調査計画、郵送調査の実施に向けた内容、プレヒアリング結果について国土交通政策研究所及び日通総合研究所より説明を行った。

アドバイザーからの主な意見・意見交換

(1) 事例データベースについて

- 対象事業者（業種）をどのように選定したのか。（羽原氏）
記事等で事業者の事例が出ているものを選定したため、業種の対象についてはその結果となっている。（事務局）
電力会社、造船や医薬品メーカー等の事例もあると良い。（羽原氏）

- 物流事業者が使いやすいように工夫して欲しい。(北村氏)
- アップデートしてほしい。また、項目が細分化されるとさらによい。(柴田氏)
アップデートは必要であるとする。(西川所長)

(2) 郵送調査、ヒアリング調査について

- 調査票について、特に把握したい重点項目はあるのか。(羽原氏)
事故発生率等の客観的なデータの推移等の数値に対して経営者が具体的にどのように対応したのかということ、また安全はじめサービスの質向上を通じて、顧客や利害関係者の信用をどのように得ているのかその経過なども把握したい。(事務局)
- 優良な事業者が抽出されると思うが、悪い事業者、失敗の事例を調査したらどうか。(羽原氏)
事業者は良い取り組み等は話してくれるが、失敗の事例は教えてくれないだろう。(西川所長)
- 統計的にリスクの実態を把握できると良い。調査票に輸送品目と配送計画を聞く設問を入れてはどうか。また、リスクに対して経営者がどのように評価しているかを調べられると良い。(北村氏)
- 調査票問 3 について、物流事業者にとって走行キロ当りの事故件数を算出するのは難しい。(北村氏)
- 調査票問 4 について、売上高に対する任意保険と事故費という観点よりも、運送原価に占める割合を見てはどうか。(北村氏)
- 調査票に、事故報告書の内容・項目について深く聞く項目を設けてはどうか、また、機器の導入状況ではなく、機器をどのように活用しているかを聞くと良い。(北村氏)
- 保険関係については、割引率等それぞれの率のみを見るよりも、付保形態と割引率等をマトリクスにして聞いた方が良い。(北村氏)
- 事業者によっては郵送調査の内容に答えるのは難しいだろう。(北村氏)
- 調査票問 12 のドライブレコーダーの設問を車内用と車外用で分けて聞いてはどうか。(竹村氏)
- 調査票問 8 のチェックリストの賞罰制度の項目に“手当をつけていない”、再発防止教育の項目に“指導を行っていない”という選択肢を入れた方が良い。(竹村氏)
- 調査票の交通事故発生率等の計算式が分かりづらいので、可能であれば簡単な計算例を記載した方が事業者は分かりやすい。(高井氏)
- チェックリストに労務管理と安全管理に関する項目が入っていない。(高井氏)
- 経営者がいかに現場を理解しようとしているか、現場の意見を取り入れようとしているかがわかると良い。(安本氏)
- 当該調査は事業者にとってハードルが高い。回答した事業者に対して調査結果を公表すれば、興味を持って回答してもらえらる。(柴田氏)

ハードルの高い調査かも知れないが、実際に実施してみないとわからないのも事実である。調査を進めながら考えれば良い。(竹村氏)

郵送調査に回答した事業者に、その事業者のレベルを教えることは郵送調査の回収率を上げる上で効果的である。しかし、本調査で回答する事業者は、安全対策に熱心に取り組んでいる優良な事業者であると予想されるので、業界全体を通したレベルはわからないだろう。自社のレベルを判断してもらうために、調査票の四角で囲った中に業界の状況を記載した。また、優良な事業者を選別するために、ハードルは敢えて少し高くしている。(西川所長)

- 郵送調査で安全対策をやっていないと回答する事業者は少ないだろう。実際に現地へ出向いて見てみると、やっていない事業者もいる。(柴田氏)
- グリーン経営認証や ISO などを取得している事業者は、主に従業員 100 人以上の規模の事業者であるが、小規模事業者についてはどう考えているのか。(村山氏)

郵送調査の対象は従業員 300 人以下の事業者を想定している。従業員 50~200 人規模の事業者の事例が集まれば良いと考えている。(事務局)

従業員 50 人規模の事業者は安全対策をすべて出来ないのも、経営者が重点を置く項目を絞っている。どこに重点を置いているかを調べることも重要な課題である。(村山氏)

船舶事業者は、元請に管理されているので小規模事業者でもしっかりしている。元請がどの程度、末端まで管理しているか、その仕組みが聞けたら良い。(西川所長)

- 業態によって安全行動を支配する要因が異なる。バスは一般の乗客であり、それは事業者間で普遍性がある。タクシーは個人の売り上げが要因であり、トラックは荷主の要求が要因となっており、それらには普遍性がない。そのような構造を整理する必要がある。(北村氏)
- 船舶は、傭船者責任があるので、それが運行に影響している。ヒアリングでは傭船者とオーナーとの関わりを聞くと良い。(村山氏)
- ヒアリングを行うときに、回答と実態が異なることもありうるので、調査員の所見をまとめると良い。(北村氏)
- 要旨のまとめ方について、事業者の実態と調査員の所見を分けて書くべきである。(村山氏)

以上