

行政からの報告

国土交通省 大臣官房
運輸安全監理官
内山 正人

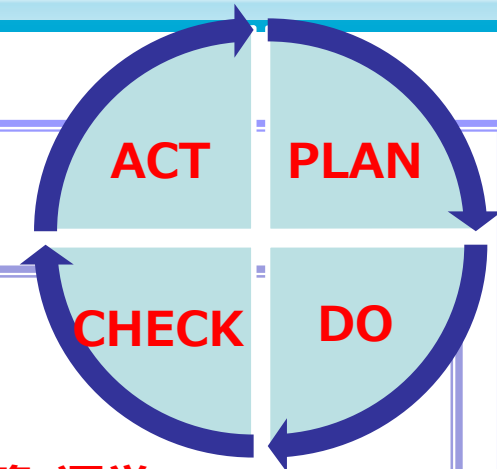
運輸安全マネジメント制度の内容

運輸事業者

- ◆ 各事業法に基づき、以下の義務づけ
 - ① **安全統括管理者（役員以上）の選任**
 - ② **安全管理規程の作成**
- ◆ 経営トップのリーダーシップの下、**自主的な安全管理体制を構築・運営**

<安全管理体制の主な内容>

- ① **安全方針の策定・周知** ② **安全重点施策の策定、見直し** ③ **教育・訓練の実施** など、**全14項目**にわたる。



評価
啓発

国土交通省

- ◆ **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評価を実施
- ◆ **セミナー、シンポジウムの実施**
全国各地で中小事業者を中心に普及・啓発を実施し、事業者の自主的な取組みを促進

創設期をふり返る

- 「ヒューマンエラー」には、うっかりミスや錯覚等により「意図せず」に行ってしまうもの（狭義の「ヒューマンエラー」）と、行為者がその行為に伴う「リスク」を認識しながら「意図的に」行う「不安全行動」とがある。
- このように、「不安全行動」を行うか否かについては、リスクテイキングの傾向など個人的な要素もさることながら、むしろ職場環境、企業風土等の行為者が置かれている状況等が大きく影響を与えていると考えられている。
- このため、「ヒューマンエラー」による事故を防止するためには、うっかりミス等狭義の「ヒューマンエラー」を極力減少させる人間工学等を生かしたシステム作りを行うと共に、行為者が「不安全行動」を行わないようにする対策を講じることが重要である。
- 公共交通機関にとって安全確保は最優先事項である、との意識が希薄化あるいは形式化して、建前だけとなっていないか。
- 経営トップの安全確保に対するコミットメントは十分か。
- このような状況変化の下で、「不安全行動」を防止し、公共交通の安全を確保するためには、経営トップのリーダーシップの下、各交通事業者において「公共交通において安全の確保は最大、最優先の使命である」との大原則を再度確認し、「安全風土」確立のための具体的な取組みを強化することが必要不可欠である。

- 公共交通の安全確保を支える主役は、実際に輸送サービスを提供している交通事業者である。それぞれの交通事業者が安全確保の重要性を再認識し、「安全風土」の構築に向けて、経営のトップから利用者に直に接する現場まで一体となった日々の取組を行うことによって、利用者も安心して公共交通機関を利用することが可能となる。
- このため、交通事業者には（２）に掲げる「安全マネジメント」態勢の構築をはじめとする以下の取組みを不断に行うことが強く期待される。
- また、この場合、経営トップから現場職員まで「安全マネジメント」を深く理解する必要がある。

IV 国の果たすべき役割

1. 社会環境の変化に伴う行政手法転換の必要性

- 「経営トップは常に安全確保に留意し、現場の状況も把握しつつ問題があれば改善するマネジメント態勢を構築できているであろう」との暗黙の信頼関係が存在していた。
- 一方、J R西日本の福知山線列車脱線事故やJ A Lグループの各種トラブル等が相次ぎ、各社が作成した「安全性向上計画」や事業改善命令等に対する改善措置報告によれば、これらの事業者においては経営トップが現場の状況を把握せず、安全マネジメントが十分に機能していなかったという事実が判明した。
- 従来から実施してきた「保安（安全）監査」に加えて、事業者内における安全マネジメントの取組みについても、従来どおり事業者の自主性、自己責任原則を基本としつつ、それを補強する形で「経営トップのコミットメントはあるか」「プロセスとして機能しているか」等について、行政による評価を行うなど新たな行政手法についての検討が求められる。

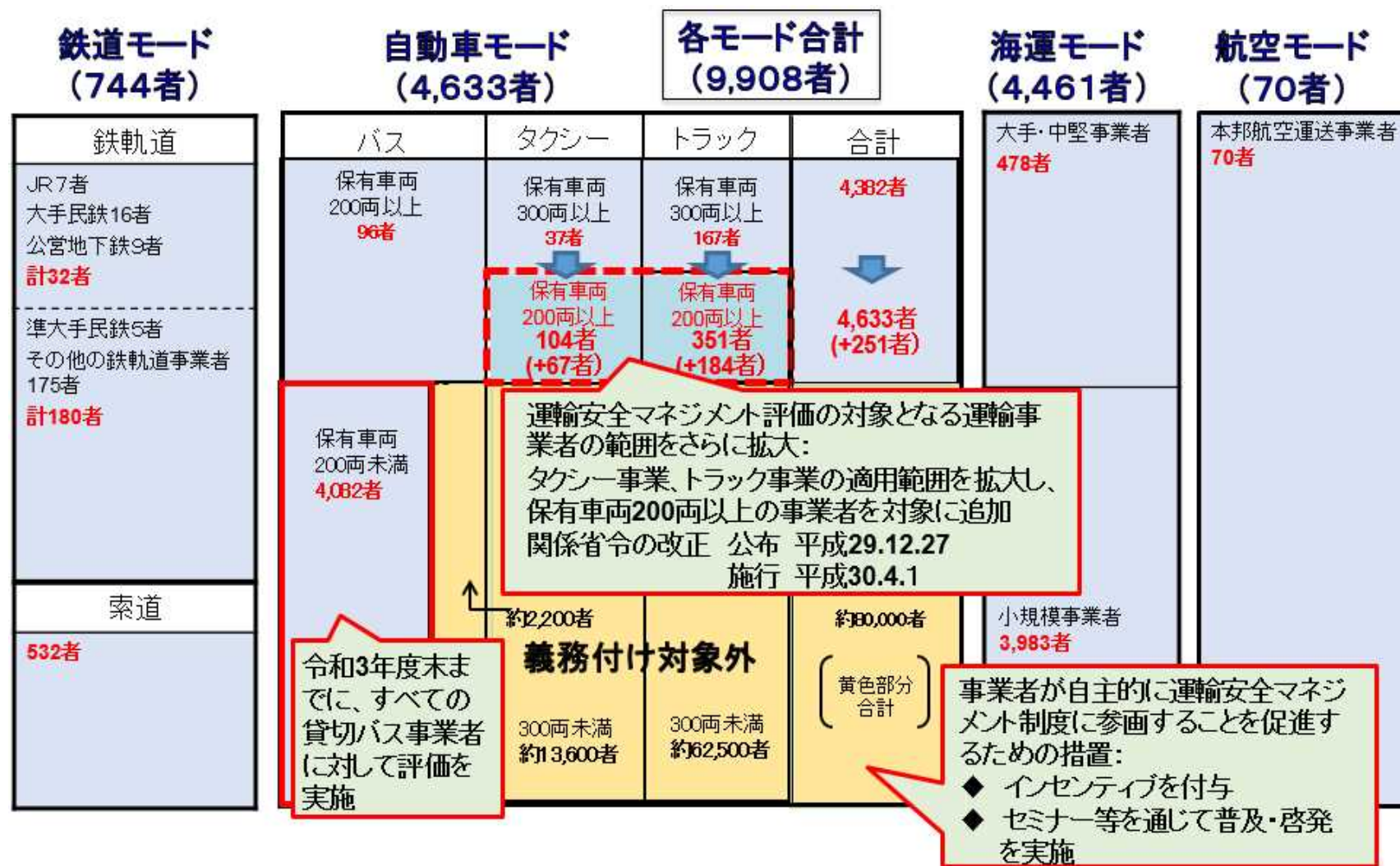
安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る 国土交通省 基本的な方針 (平成29年7月) 抜粋

- 運輸事業者の運輸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、概ね構築されている。また、事故件数、事故原因等から見ても一定の効果が現れてきている。
- 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について、総合的な把握及び分析に努める。

現 況

各交通モードの対象事業者

運輸安全マネジメント評価対象事業者数：自動車 4,633者



○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29年度評価実施事業者数	46者	17者	63者	800者	3者	15者	818者	110者	86者	196者	17者	1,094者
平成30年度評価実施事業者数	50者	15者	65者	760者	2者	18者	780者	88者	75者	163者	20者	1,028者
制度創設以降の評価実施事業者数(延べ数) (平成18年度～平成30年度)	670回	708回	1,378回	2,723回	137回	464回	3,324回	4,061回	1,178回	5,239回	217回	10,158回

運輸安全マネジメントセミナー実施状況

開催回数計：452回
 受講者数計：26,866人（平成30年度末時点実績）

運輸安全マネジメントセミナー：
 運輸安全調査官を講師とし、運輸事業者においては安全担当部署に所属される方を対象に、本省では月1回程度、地方運輸局では年1回開催

	本省	地方運輸局	合計
開催回数	345回	107回	452回
受講者数	3,698人	23,168人	26,866人

認定セミナー（平成25年度～平成30年度）（自動車モード対象）

開催回数計：1,776回
 受講者数計：54,358人

認定セミナー：
 民間機関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

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	合計
開催回数	113回	335回	271回	276回	409回	372回	1,776回
受講者数	6,308人	10,115人	6,874人	7,079人	13,493人	10,489人	54,358人

認定セミナーを受講した事業者に対する保険会社による保険料割引特約の提供

- 平成29年4月：**三井住友海上保険株式会社**が運輸安全マネジメント認定セミナー受講者向け特約を販売開始し、インセンティブを付与。
- 平成29年7月：**損保ジャパン日本興亜株式会社**が運輸安全マネジメント認定セミナー受講の事業者に対する保険料割引を開始し、インセンティブを付与。

上記取組の効果もあり、平成29年度より認定セミナーの受講者数が増加

事業者団体による各種インセンティブの付与

○ 日本バス協会との連携



「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、国認定の第三者機関による運輸安全マネジメントセミナーの受講を加点要素とする。

○ 全日本トラック協会との連携



「Gマーク制度（安全性優良事業所の認定制度）」において、国認定の第三者機関による運輸安全マネジメント評価を受けること、又は運輸安全マネジメントセミナーの受講を加点要素とする。

- **令和3年度までに全ての貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価を計画的に実施中。**

<貸切バス事業者に対する評価の実施状況>

	平成28年度 末までの 実施合計	平成29年度		平成30年度		令和元年度	令和2年度	令和3年度	計画合計
	実施済	計画	実施	計画	実施	計画	計画	計画	計画
評価実施数	682	710	782	710	744	710	710	516	4,144

- 小規模事業者については、通常の「安全管理の進め方に関するガイドライン」とは別に、「小規模事業者における安全管理の進め方」を定めているところ。
- 中小の貸切バス事業者については、平成28年より簡易評価方式を導入済み。
- 海運分野についても、平成31年4月、比較的小規模な海運事業者に対する「小規模評価方式」を導入。
- 小規模評価方式：
評価対象事業者は、あらかじめ「安全管理の取組状況に関する自己チェックリスト」に記入し、地方運輸局は、これに基づいて経営トップ・安全統括管理者へのインタビューと書類の確認を行い、評価報告書を作成、手交する方式。
- あらかじめ報告書様式に定型文を入力し、これを修文することで、半日間での評価実施が可能。
⇒ 評価の効率化

安統管フォーラム（安全統括管理者会議）

安統管フォーラム（安全統括管理者会議）

- 同業他社、あるいは交通モードの垣根を越えて安全統括管理者同士が交流を深める「**横の連携の場づくり**」を目指す目的で開催。
平成30年度は東京及び大阪において開催。

<フォーラム内容>

●取組事例紹介

京浜急行バス株式会社「事故の低減および運転士の離職率低下に向けて」（東京会場）
名古屋鉄道株式会社「安全輸送確保への取組み」（東京会場）

●グループディスカッション

「安全意識の浸透・定着の方策」、「事故情報を活用した再発防止・未然防止」、「現業実施部門の管理者（中間管理職）の役割、育成」、「人材不足に起因する安全への課題と対策」のテーマ等でグループに分かれてディスカッションを実施。



開催風景（東京会場）



開催風景（大阪会場）

**※今年度は東京会場：10月18日（金）、名古屋会場：2月中旬に開催を予定。
東京会場は定員に達しており、締め切らせて頂きました。
令和2年度のご参加をお待ちしております。**

○令和元年度評価における重点確認項目は8項目

※8項目の中でも特に重視する項目は以下の3項目

- ⑤ **人材不足**に起因する社員・職員の**高齢化**、厳しい経営状況に起因する**老朽化した輸送施設**等の使用から生じる安全上の課題に対して経営トップ、安全統括管理者を含む経営管理部門の配慮がなされているか。
- ⑥ 多くの運輸事業者において、社員・職員が飲酒後、酒気帯びで業務に従事していた事象が発覚し、**飲酒対策**が課題となっていることから、同対策への**取組が効果的に機能**しているか、また、同取組に対し**効果を把握し、必要に応じ見直し・改善**が図られているか。
- ⑦ 近年多発している**自然災害**、今後開催予定のオリ・パラ等を始めとする国家的行事に対する**テロ等**を想定し、インバウンドも含め**旅客の緊急時における避難・誘導に関する手順**を確立し、これに基づき**定期的に訓練を実施**し、その結果を踏まえて**見直し・改善**が図られているか。

自然災害と運輸安全マネジメント

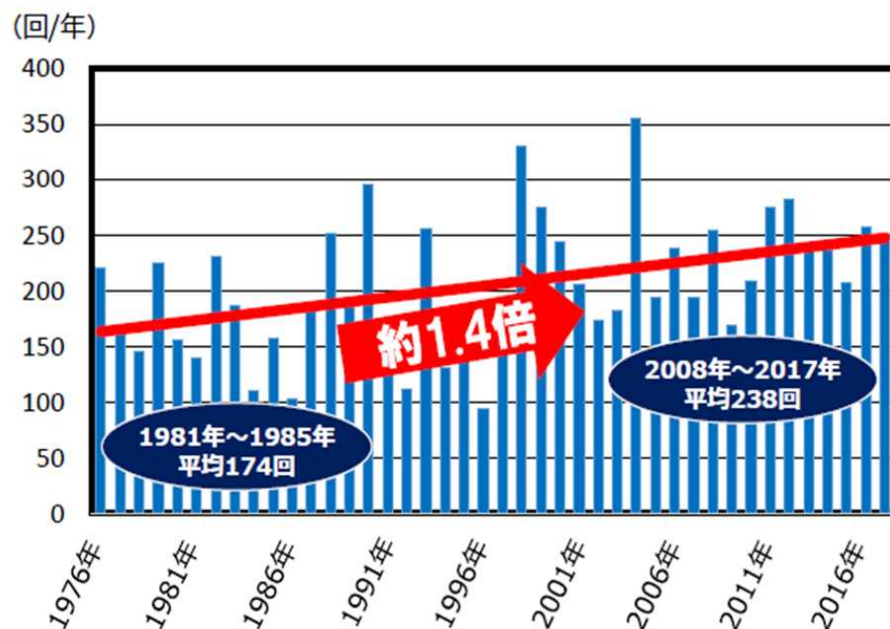
気候変動による災害の頻発化・激甚化

- 時間雨量 50 mmを上回る大雨の回数がこの30年間で約1.4倍に増加。
- 地球温暖化により、気温上昇が最大のシナリオでは、今世紀末の洪水発生確率は1951年～2011年の平均と比較し、約4倍と予測。

大雨の発生件数の増加

時間雨量50mmを上回る大雨の回数が
この30年間で約**1.4倍**に増加

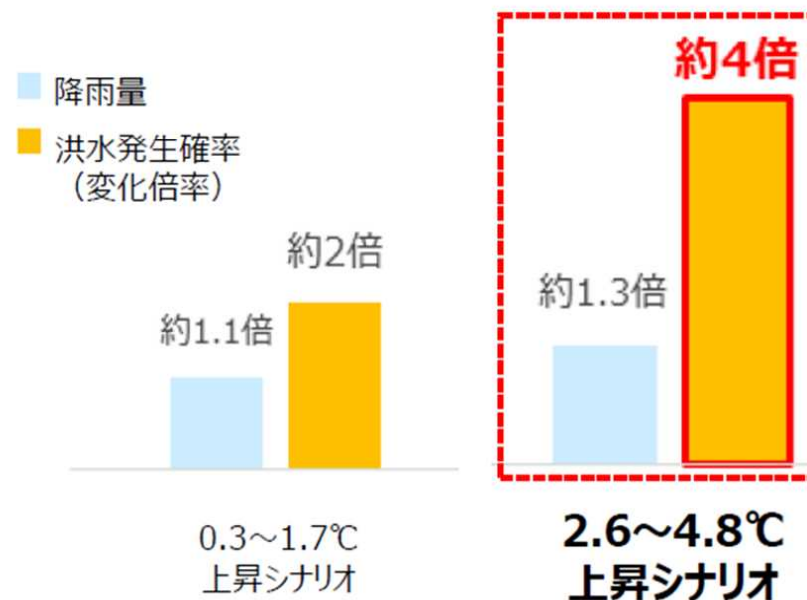
【1時間降水量50mm以上の年間発生回数(アメダス1,000地点あたり)】



洪水の発生確率が増加

地球温暖化により、気温上昇が最大のシナリオでは、今世紀末の洪水発生確率は1951年～2011年の平均と比較し、**約4倍と予測**

【地球温暖化による降雨量、洪水発生確率の変化】



切迫する自然災害の現状

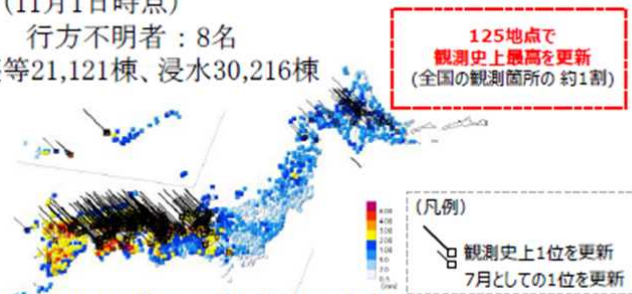
○全国各地で降水量が観測史上最高を記録するなど、これまでの常識を超えて自然災害が頻発・激甚化

平成30年7月豪雨

- ・ 全国125地点で**48時間降水量が観測史上最高を更新**
- ・ 西日本で広域・同時多発的に河川氾濫、がけ崩れが発生

<被害状況> (11月1日時点)

死者：224名 行方不明者：8名
家屋：全半壊等21,121棟、浸水30,216棟



【2018年6月28日～7月8日における48時間降水量の最大値】

北海道胆振東部地震（平成30年9月）

- ・ **北海道で観測史上初の震度7**を記録
- ・ 液状化等による宅地の被害や、大規模な山腹崩壊に伴う河道閉塞が発生

<被害状況> (11月1日時点)

死者：41名
家屋：全半壊等10,134棟



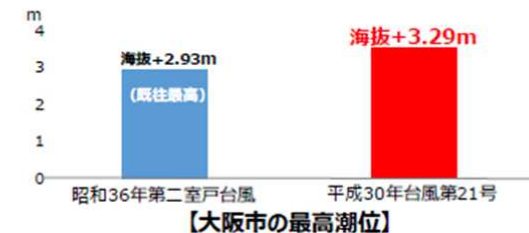
【宅地被害の状況】（北海道札幌市清田区）

台風第21号（平成30年9月）

- ・ 台風の影響による高潮により、大阪湾では**第二室戸台風（1961年）時を上回る既往最高潮位を記録**

<被害状況> (11月1日時点)

死者：14名 家屋：全半壊等50,298棟、浸水571棟
関西国際空港：滑走路・ターミナル等の浸水
神戸港：港湾機能の停止



平成30年2月の大雪

- ・ 過去10年間に**日本全国の3割以上の地点で積雪の深さが観測史上最高を更新**
- ・ 福井市では「昭和56年豪雪」以来の記録的な大雪となり、福井・石川県境付近では大規模な車両滞留も発生

<被害状況> (福井・石川県境)

最大滞留車両：約1,500台
車両滞留期間：2日17時間



【国道8号（福井県）車両滞留の状況】

重要インフラの機能確保に向けた緊急対策

○近年頻発する激甚な災害で明らかとなった課題に対応するため、ソフト・ハードの両面からの「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に集中的に取り組めます。



○取組が進捗している運輸事業者の取組事例をホームページに掲載
(令和元年8月現在、161事例を掲載)

http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html



The screenshot shows a web browser window displaying the MLIT website page for transport safety measures. The page title is "運輸安全：運輸安全取組事例集". The main content area is titled "運輸安全取組事例" and contains the following text:

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、運輸事業者において安全性が向上した事例、取組に苦慮された事例等を事業者のご協力のもと、「運輸安全取組事例」として周知・公表させていただいております。

また、平成23年7月より、さらに「運輸安全取組事例」の情報発信を充実・強化するため、国土交通省にて収集する事例だけでなく、事業者の皆様より自らご提案いただいた事例に関しても、幅広く周知・公表させていただいております。この「運輸安全取組事例」が運輸事業の安全に関する取組のヒントとなれば幸いです。

「ガイドライン」の取組事例集(平成29年度第1版)

運輸事業者における各取組事例の詳細
○全件(新着順)

○輸送モード別
鉄道モード 自動車モード 海事モード 航空モード

○取組事例様式(事業者様用)

お問い合わせ先
国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

The page also features a left sidebar with navigation links such as "主な施策等", "運輸安全", "運輸安全マネジメント制度", "運輸安全セミナー", "運輸安全シンポジウム", "メルマガ「運輸安全」", "運輸安全取組み事例", "事故事例に見る教訓", "認定セミナー", "運輸防災", and "運輸分野の防災対策". A right sidebar contains "基本情報" with links for "報道発表資料", "運輸安全に取り組み組織", "関係法令・通達・審議会等", "運輸安全に関する参考資料", "輸送安全にかかわる情報", "パブリックコメント", and "質問・相談". The browser's address bar shows the URL "http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html". The Windows taskbar at the bottom shows the time as 16:23 on 2018/03/12.

5. 運輸事業者に期待される安全管理の取組

○経営トップの責務

1) 経営トップは、輸送の安全の確保のため、次に掲げる事項について、主体的に関与し、事業者組織全体の安全管理体制を構築し、適切に運営する。また、人材不足に起因する社員・職員の高齢化、厳しい経営状況に起因する老朽化した輸送施設等の使用から生じる安全上の課題や**社会的要請が高まっている自然災害**、テロ、感染症等への対応などの課題に対して的確に対応することが重要であることを認識する。

①～⑥ (略)

○重大な事故等への対応

1) 事業者は、事業者全体として対応しなければならないような程度・規模の重大な事故等（**通常の事故等の対応措置では対処できない事故・自然災害**、テロ等）が発生した場合に備え、(5)で定めた責任・権限を超えて適切かつ柔軟に必要な措置を講じることができるよう、その責任者を定め、事故等の応急措置及び復旧措置の実施、事故等の原因、被害等に関する調査及び分析等に係る責任・権限等必要な事項を明らかにした対応手順を定め、事業者内部へ周知する。

2) 1)の対応手順は、いたずらに複雑かつ緻密な手順とならないようにする。

3) 事業者は、重大な事故等の発生時には、事故等発生速報を関係する要員に伝達するとともに、適宜、事故等の内容、事故等の原因、再発防止策等を伝達し、全組織で迅速かつ的確な対応を図る。

4) 事業者は、1)の対応手順を実効的なものとするため、必要に応じて、事業者の事業規模、事業内容に応じた想定シナリオを作成し、定期的に全社的な重大事故等対応訓練（情報伝達訓練や机上シミュレーションを含む。）を行う。

5) 事業者は、必要に応じて、4)の訓練や過去対応した事故対応経験における反省点、課題等を取りまとめ、1)の対応手順、事故対応のための組織・人員体制、事故対応設備・資機材等の見直し・改善を図る。

ご静聴ありがとうございました。



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism