

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

国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官室

VERSION	DATE	REMARKS
Ver1.1	2010/09/10	
Ver3.1	2014/06/06	全面見直し
Ver4.1	2017/08/23	平成29年ガイドライン対応
Ver4.2	2017/08/23	スライド74,75,76,90改正
Ver4.3	2018/04/05	スライド84改正
Ver4.4	2020/12/14	スライド27挿入
Ver5.1	2023/03/31	ガイドライン改訂及び防マネ対応
Ver5.2	2023/07/21	ガイドライン改訂対応

注意事項及び推奨事項

1. 本講義は、輸送の安全に関する担当者の皆様が、社内でガイドラインに関する説明・教育を行う際の参考にしていただくことを目的としています。
2. 本資料は、<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/seminar.html> で公開しています。
3. スライドを紙媒体で配布する場合は、読みやすさの観点からA4用紙一枚につき**スライド二枚の両面見開き印刷**が適当です。
4. 令和5年ガイドラインの主な改訂事項には、文頭から文末に★を付してあります。
5. ガイドラインの「(7)事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用」及び「(11)内部監査」、「(12)マネジメントレビューと継続的改善」は、上記2. において別の専門資料を用意しています。
6. 引用、転用の際は、大臣官房運輸安全監理官室にお問い合わせ下さい。

目 次

1. 運輸安全マネジメント制度の概要
2. ガイドラインについて
3. 運輸安全マネジメント評価について

1. 運輸安全マネジメント制度の概要

「運輸安全マネジメント制度」導入の起因となる事故・トラブル

●平成17年3月

鉄道



踏切障害事故
《死者2名、負傷者2名》

●平成17年4月

自動車



バス転覆事故 《死者3名、負傷者20名》

●平成17年5月

海運



フェリー防波堤衝突《負傷者23名》

●平成17年4月

鉄道



列車脱線事故
《死者107名、
負傷者562名》

●平成17年4月

自動車



トラック踏切衝突事故 《飲酒運転》

●平成17年3月

航空



客室乗務員の非常口扉の操作忘れ

平成17年 ヒューマンエラーに起因する事故・トラブルが多発

考えられる原因：
① 経営陣の安全確保に対する関与が不十分
② 経営・現場間の意思疎通・情報共有が不十分

6
など

ヒューマンエラーの種類と事故防止

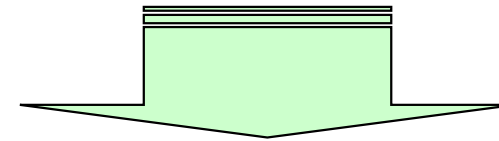
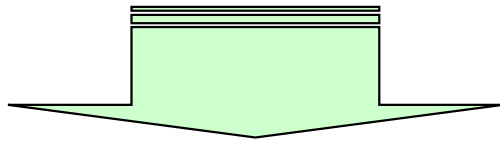
「ヒューマンエラー」には**2種類**ある

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
(うっかりミス ぽかミス)

狭義のヒューマンエラー

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**」行うもの

不安全行動

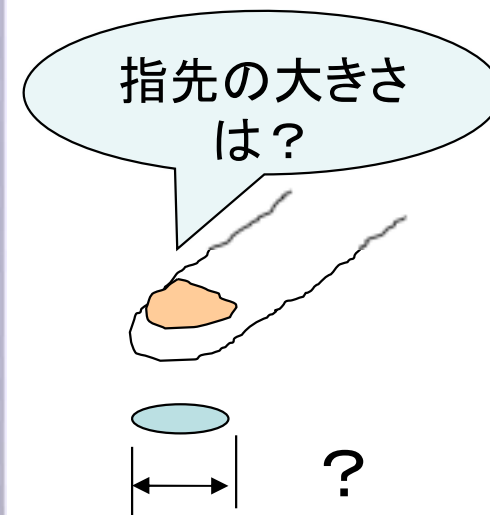


ヒューマンエラーによる**事故を防止**するためには...

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活かしたシステム作り
→ **システム（設備・手順）でカバー**

行為者が「不安全行動」を行わないようにする対策
→ **安全文化の確立**

事例：人間特性に応じたヒューマンエラー防止対策（設備）



狭義のヒューマンエラーと事故防止

なぜ、ヒューマンエラー？…単に個人の責任ではない！

発生しやすいヒューマンエラー

- 知覚 見間違い、聞き違い
- 判断 思い込み、短絡的発想、楽観視
- 行動 うっかり（…してしまう、…しそこねる）
- 注意 見落とす、一点集中、注意力欠如、聞き逃す
- 記憶 記憶違い、失念

人間の能力の限界を超えるもの（…にくい）

- 見にくい、押しにくい、分りにくい

人間の特性に反する（…やすい）

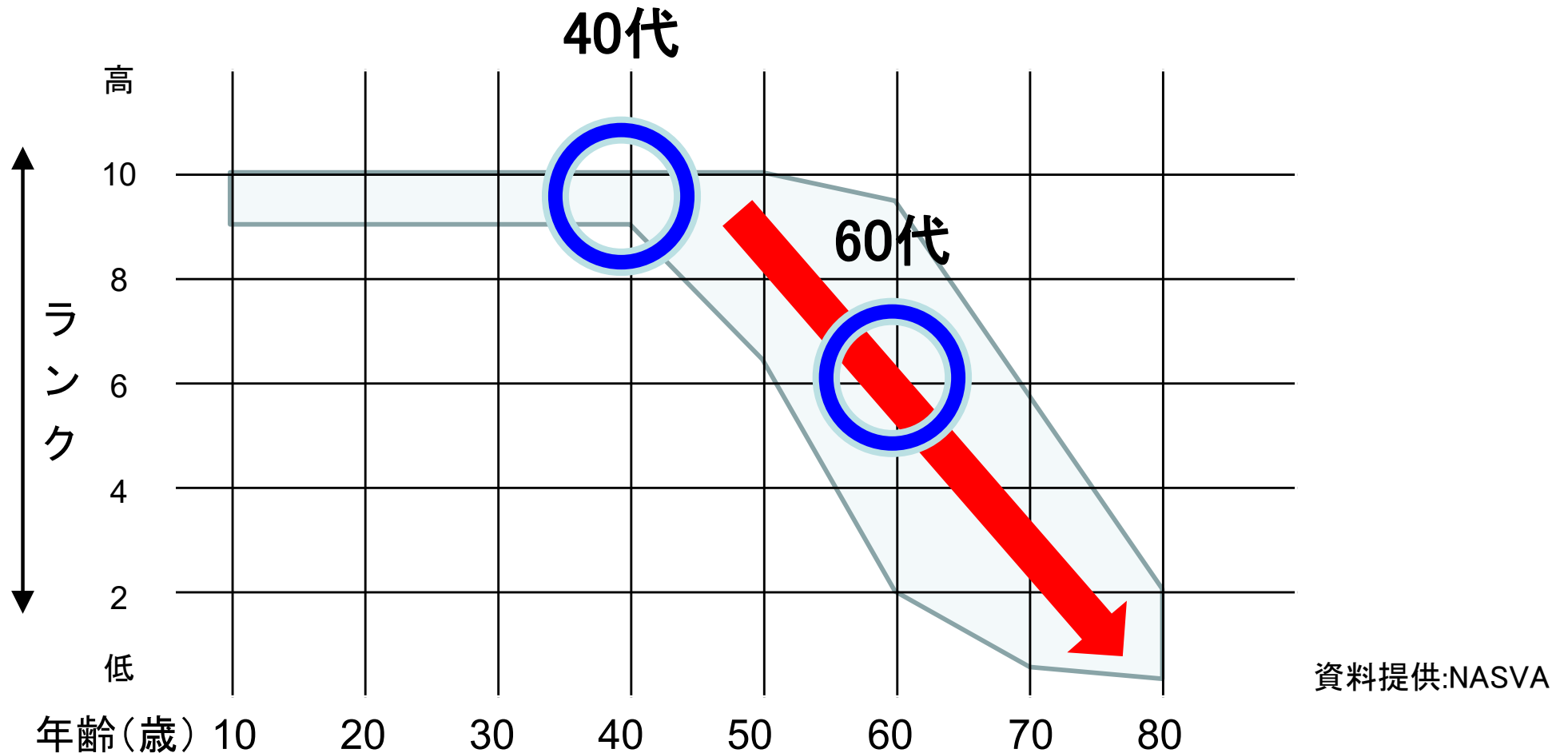
- 間違いやすい、見落としやすい

限界を超えるものは、設備・手順でカバー



・警報
・衝突予防装置
・指差呼称
等

人間特性事例：加齢による視覚機能（**周辺視野**）の低下



40歳以降、周辺視野の能力が徐々に低下していく

事例：不安全行動（一旦停止）



皆さんしっかり止まっていますか？

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₁₂

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)

1. 改正対象となる事業法

鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法等の一部改正

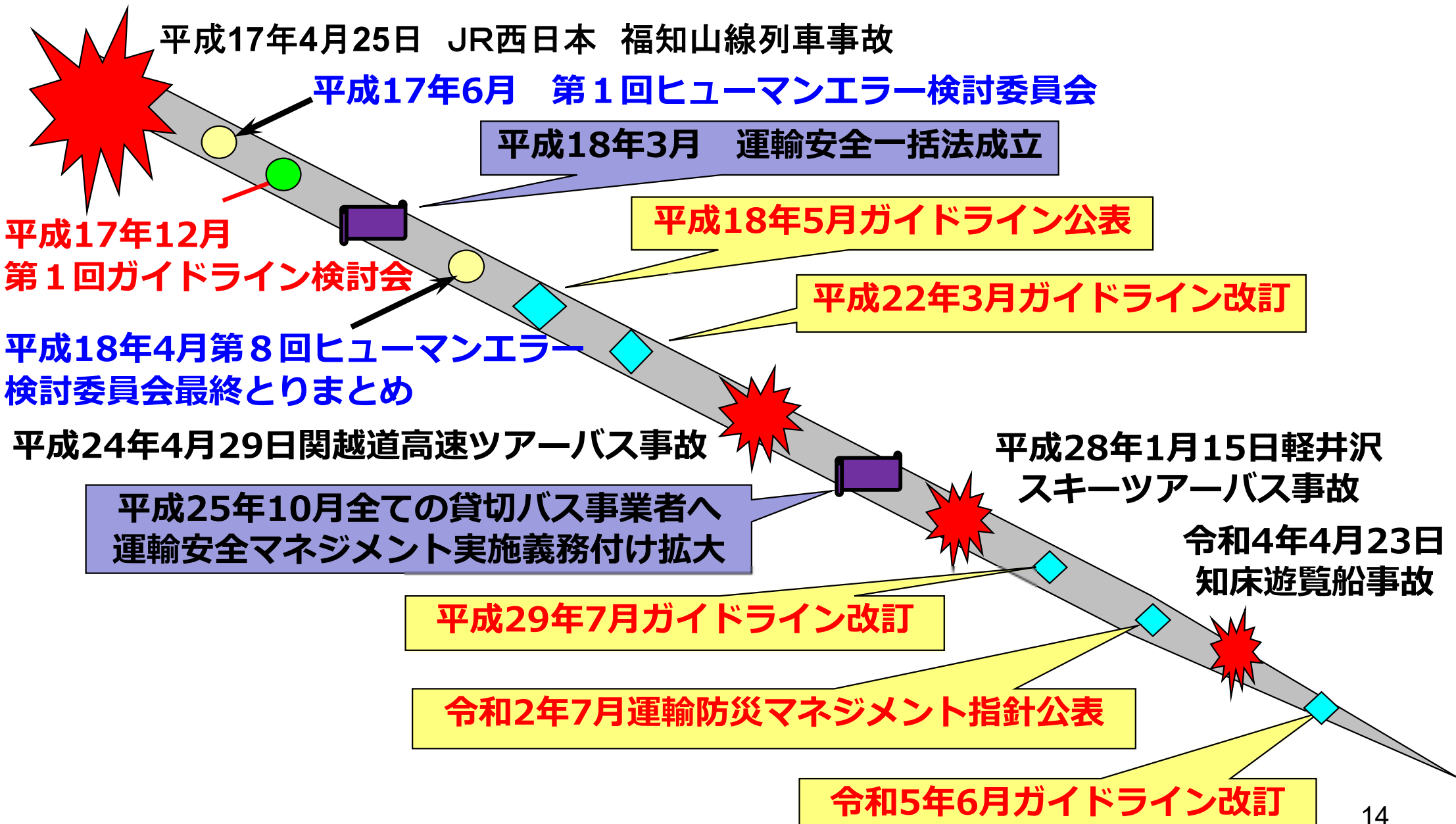
2. 法律に追加された事項

- (1) 輸送の安全の確保
- (2) 輸送の安全性の向上
- (3) 安全管理規程の届出
- (4) 安全統括管理者の選任と届出
- (5) 輸送の安全に関わる情報の公表

3. 施行時期：平成18年10月1日（航空法の一部は平成19年3月30日、貸切バス事業者は平成25年10月1日）

4. 安全管理規程に定める事項の詳細は、各事業法の省令に規定

ガイドライン策定の経緯



頻発化・激甚化する自然災害

● 自然災害の頻発化・激甚化

近年、自然災害が頻発化・激甚化している。

① 地震

平成23年3月：東日本大震災、平成28年4月：熊本地震、平成30年9月：北海道胆振東部地震、令和元年6月：山形県沖の地震、令和3年10月：千葉県北西部地震、令和4年3月：福島県沖地震、令和6年1月：能登半島地震といった震度 6 弱以上の地震が相次いで発生

② 風水害

平成30年7月の西日本豪雨、平成30年9月の台風21号、令和元年9月の房総半島台風（台風15号）、令和元年10月の東日本台風（台風19号）など、毎年のように発生して各地に甚大な被害

③ 洪水発生確率の上昇

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

④ 巨大災害

今後発生が予想される南海トラフ地震や首都直下地震といった巨大災害のリスクも懸念

頻発化・激甚化する自然災害

発生日		緊急災害対策本部		非常災害対策本部		特定災害対策本部※1	
		政府	国交省	政府	国交省	政府	国交省
H23.03.11	東日本大震災（震度7）	○	○				
//	//						
H28.04.14	平成28（2016）年度熊本地震（震度7）			○	○		
//	//						
H30.06.18	大阪府北部を震源とする地震（震度6弱）					○	○
H30.07.08	平成30年7月豪雨			○	○		
H30.09.06	平成30年北海道胆振東部地震（震度7）					○	○
H31.02.21	平成30年北海道胆振地方東部を震源とする地震（震度6弱）						○
R01.06.18	山形県沖を震源とする地震（震度7）					○	○
R01.07.03	6月下旬からの大雨					○	○
R01.07.22	梅雨前線に伴う大雨及び令和元年台風第5号					○	○
R01.08.14	令和元年台風第10号					○	○
R01.08.28	令和元年8月の前線に伴う大雨					○	○
R01.10.13	令和元年東日本台風			○	○		
R02.07.04	令和2年7月豪雨			○	○		
R02.09.04	令和2年台風10号					○	○
R02.10.09	令和2年台風14号					○	※2
R02.12.17	豪雪					○	※2
R02.12.30	豪雪					○	※2
R03.01.06	豪雪					○	※2
R03.02.13	福島県沖を震源とする地震（震度6強）					○	○
R03.07.03	令和3年7月1日からの大雨			○	○		
R03.08.13	令和3年8月の大雨					○	○
R03.10.07	千葉県北西部を震源とする地震（震度5強）						○
R04.03.16	福島県沖を震源とする地震（震度6強）						○
R04.06.19	石川県能登地方を震源とする地震（震度6弱）						○
R04.07.16	令和4年7月からの大雨						○
R04.07.24	桜島の噴火						○
R04.09.17	令和4年台風14号					○	○
R04.12.17	令和4年12月17日からの大雪						○
R04.12.22	令和4年12月22日からの大雪						○
R04.12.28	年末年始の大雪						※2
R05.05.05	石川県能登地方を震源とする地震（震度6強）						○
R06.01.01	令和6年能登半島地震（震度7）			○	○		
R06.04.17	豊後水道を震源とする地震（震度6弱）						○

1. 運輸防災マネジメント指針の策定背景(1/2)

○全国各地で降水量が観測史上最高を記録するなど、自然災害が**頻発化・激甚化**

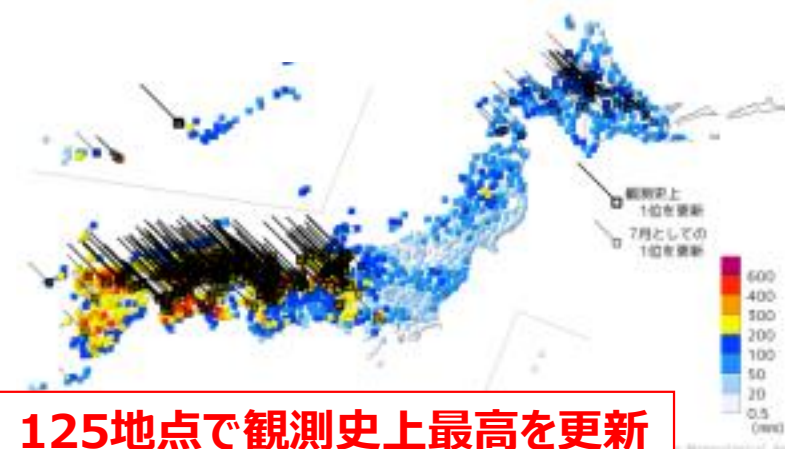
■平成30年7月豪雨（西日本等）

- ・全国125地点で48時間降水量が**観測史上最高**を更新
- ・西日本等で広域・同時多発的に河川氾濫、がけ崩れ発生
- ・**呉線崖崩れ被害で運休**

＜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



■台風第21号（平成30年9月）（大阪、神戸等）

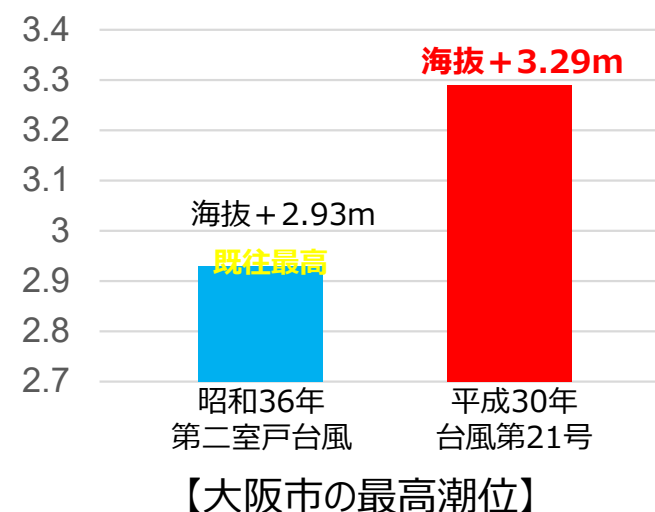
- ・台風の影響による高潮により、大阪湾では第二室戸台風（1961年）時を上回る**既往最高潮位**を記録

＜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、
船舶の走錨による**連絡橋損傷**

神戸港：港湾機能の停止



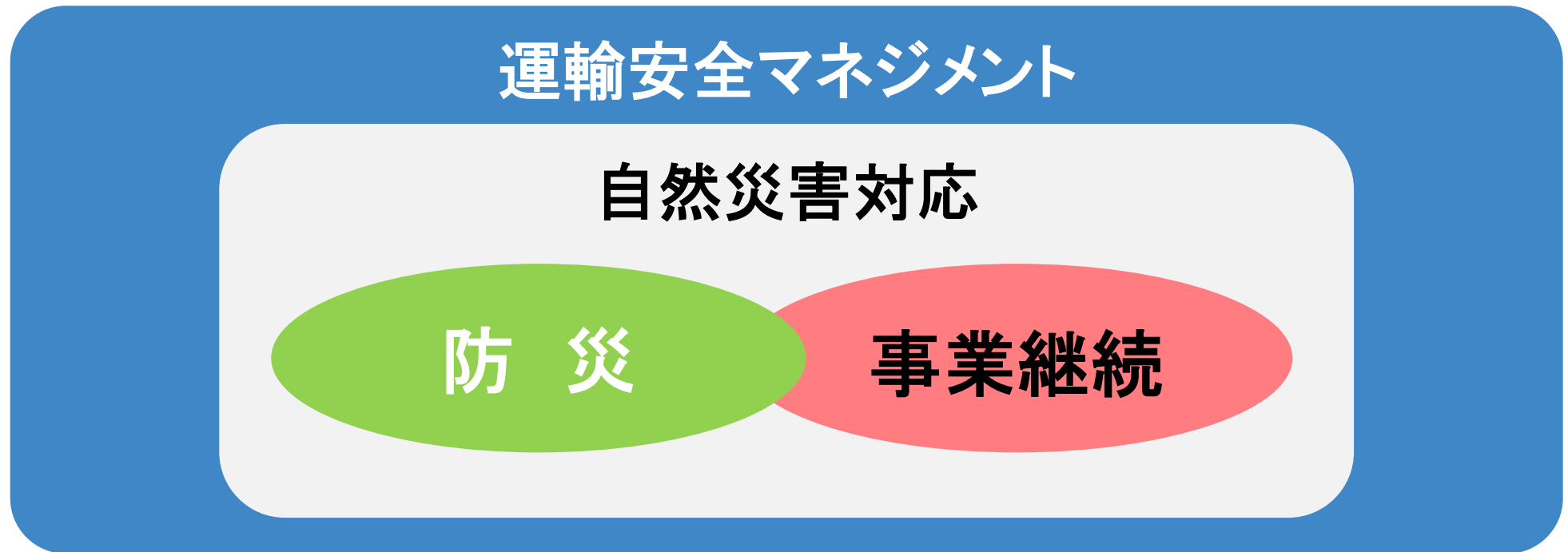
1. 運輸防災マネジメント指針の策定背景(2/2)

いのちとくらしをまもる
防 災 減 災

- ◆ 大臣プロジェクト「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト（令和2年7月6日策定）」の一環として「**運輸防災マネジメント指針**」を同日に策定・公表。
- ◆ 自然災害の頻発化・激甚化が輸送の安全の脅威に。
- ◆ 運輸事業は国民生活・経済を支える重要インフラであり、**災害時も事業継続が必要**。
- ◆ 「運輸安全マネジメント制度」を「自然災害対応」に活用することとし、実施のためのガイダンスとして運輸防災マネジメント指針を策定。



2. 運輸安全マネジメントと運輸防災マネジメントとの関係



1. 運輸防災マネジメントは、運輸安全マネジメントの一部
運輸安全マネジメントは、自然災害を事業の安全を脅かすリスクとして捉えて、自然災害への対応力向上のための取組を促している。
2. 防災と事業継続
防災は、人的・物的被害の最小化が目的。事業継続は、安全最優先の上、業務活動の維持や早期回復を目的とする。

2. ガイドラインについて

安全管理対象とすべき「脅威(ハザード)」

事故をもたらす要素 ➡ 管理対象とすべき「**脅威(ハザード)**」

社会要因

(社会的ハザード)

泥棒、いたずら、**テロ** . . .
【防犯／セキュリティが必要】



自然要因

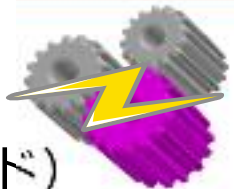
(自然ハザード)

地震、津波、台風、豪雨、洪水、豪雪 . . .
小動物、鳥 . . .
ウイルス、病原菌 . . .
【防災／衛生管理が必要】

技術要因

(技術的ハザード)

使われている技術
設備機器の老朽化 . . .
【技術リスク管理が必要】



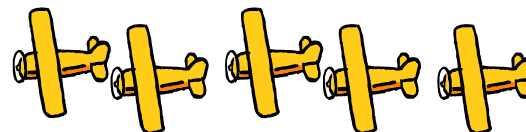
人的要因

欠員、うっかり、違反 . . .
【ヒューマンエラー対策が必要】



対象要因

【サービス対象の量規制も必要】



出典：
早稲田大学 小松原教授
講義資料より修正引用

ガイドラインの位置付け

本ガイドラインは、鉄道事業法、道路運送法、海上運送法、航空法等の規定により、事業者に「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」ことが求められていることに応じた事業者の安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例を示すものである。そのため、事業者においては、自社の状況に応じて、本ガイドラインを参考に、安全管理体制の構築・改善に向けた取組を進めることが期待される。**(平たく言うと「安全管理体制構築のための指南書」)**

なお、「事業者**自らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組を推進**し、輸送の安全性を向上させる」という運輸安全マネジメント制度の趣旨に鑑み、事業者が本ガイドラインに示す取組以外の進め方で輸送の安全の取組を行うことを妨げるものではない。

安全管理体制の構築・改善の意義と目的

- 事業者における輸送の安全の確保の取組を活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップが主体的かつ積極的に関与し、強いリーダーシップを発揮することが極めて重要
- 輸送の安全に関する一連の取組を適時、適切に推進するための、次のスライドのようなPDCAサイクル(Plan(計画)、Do(実行)、Check(点検)、Act(改善)の循環)の仕組みの導入とその有効活用
 - 継続的な見直し・改善(継続的なレベルアップ)
 - 事業者に安全文化が構築・定着
- ガイドラインは事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例を示すことにより、次に掲げる事項の実現を図る。
 - ・ 適切な安全管理体制の自律的・継続的な実現と見直し・改善
 - ・ 安全最優先の原則と関係法令等の遵守の事業に係る全要員への徹底及び実現のための不断の動機付け
 - ・ 事業者における安全文化の構築・定着

輸送の安全に関するPDCAサイクル

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮



②安全方針

安全方針を策定・周知

③安全重点施策

安全方針に沿って、年度の安全に関する目標とそれを達成するための取組計画を策定・周知

P

④安全統括管理者の責務

⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保

⑤要員の責任・権限

⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

⑧重大な事故・自然災害等への対応

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

D

⑫マネジメントレビューと継続的改善

レビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等について、継続的に是正措置及び予防措置を実施

A

C

⑪内部監査

自社の安全管理体制の構築・運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に自らチェック(重大事故等の場合は随時)



⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

ガイドライン項番と自然災害対応の関連性

ガイドラインの項番	対応する留意点
(1) 経営トップの責務	(1) 自然災害対応への <u>リーダーシップ</u> 、 <u>経営判断</u> 等
(2) 安全方針	(2) <u>防災の基本方針</u> の理解と浸透、 <u>迅速な行動</u>
(3) 安全重点施策	(3) 必要に応じて施策を立案・ <u>防災の視点を事業計画に組み込み</u>
(4) 安全統括管理者の責務	(4) 課題と対応状況を経営トップへ報告、意見具申
(5) 要員の責任・権限	(5) 安全と防災の担当部署の整理
(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保	(6) 発災時の内部コミュニケーション確保、利用者・荷主等への情報提供等
(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	(7)
(8) 重大な事故等への対応	(8) <u>初期対応</u> 手順の策定、防災マニュアル、事業継続計画（BCP）の策定を検討、取組事例の収集
(9) 関係法令等の遵守の確保	(9) 各事業法に基づく自然災害対応、 <u>災害対策基本法の責務等</u>
(10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練	(10) 自然災害対応に関する教育・ <u>訓練、見直し、備えを担う企画立案要員の育成</u>
(11) 内部監査	(11) 自然災害対応の視点の組み込み
(12) マネジメントレビューと継続的改善	(12) マネジメントレビュー等での年1回の <u>自然災害の種別・程度</u> のリスク評価及び取組の見直し
(13) 文書作成及び管理	(13) 防災マニュアル、事業継続計画（BCP）等の策定・改定
(14) 記録の作成及び維持	(14) (13) の文書等に基づく記録の作成・保管

PDCAサイクルのイメージ作り

○柴刈バス株式会社(路線バス)

1. 車両数100台の地方都市路線バス事業者。営業所は3箇所で運転士130名。
2. 令和元年度の事故は軽微な事故も併せて50件。
3. そのうち20件が車内人身事故、後退事故が10件。
4. 地元では、優良企業であり、運転手の高齢化が進んでいる。



○ガイドラインの14項目に当て嵌めて取組をイメージすると

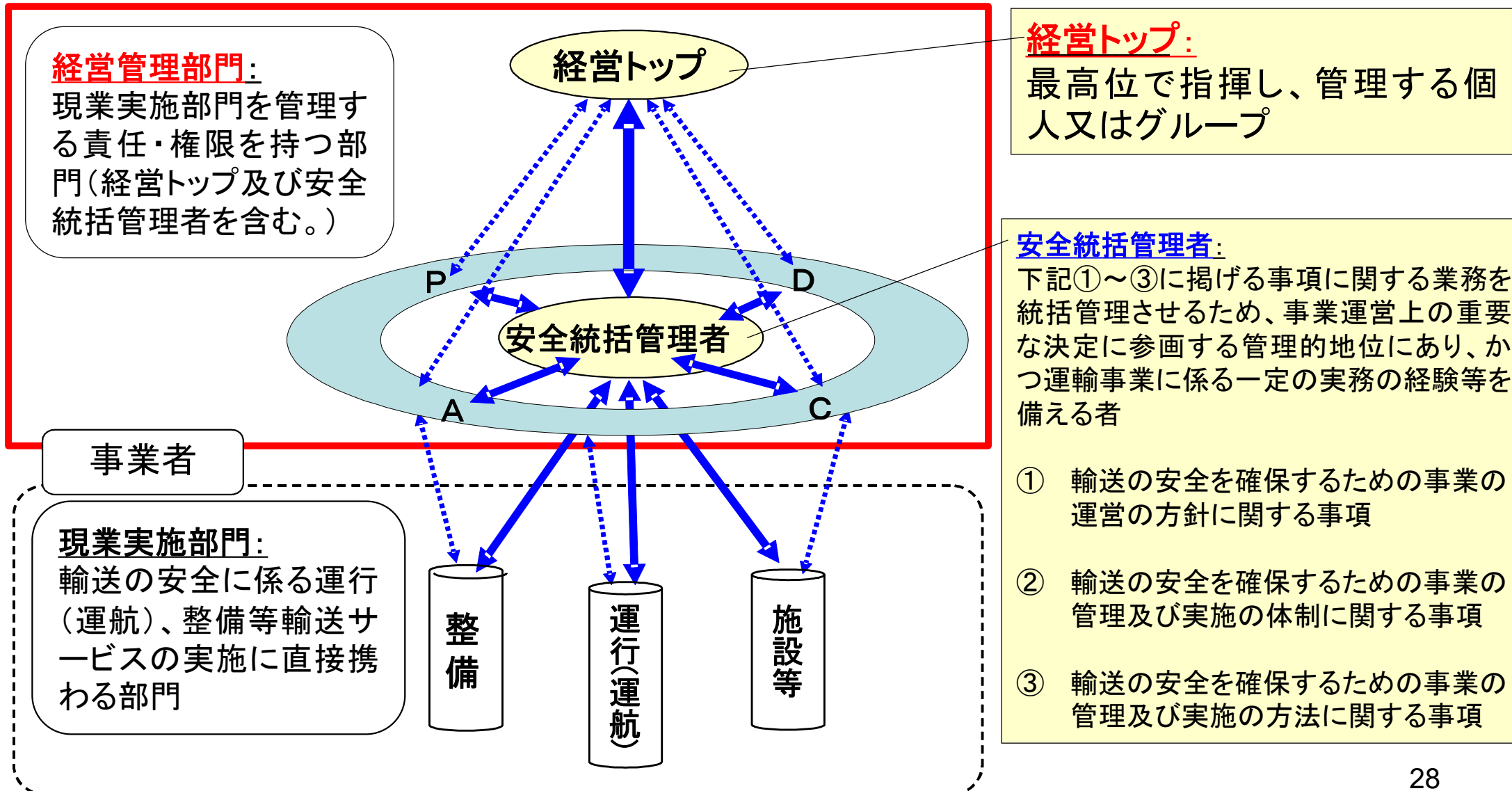
1. 会社のリスクは？
2. 経営トップの考えは？
3. 取組みの方向性は？
4. 安全目標、安全重点施策は？
5. 進捗管理は？
6. 取組みを振り返る見直しは？

ガイドラインの適用範囲

- (1) 本ガイドラインは、事業者の経営管理部門が行う「当該事業の輸送の安全を確保するための管理業務」(以下「管理業務」という。)に適用する。
- (2) 本ガイドラインの適用にあたって、事業者は、次に掲げる事項を明らかにする必要がある。
 - ① 経営管理部門の範囲(次のスライド参照)
 - ② 経営管理部門が行う管理業務の実施対象となる範囲
 - ③ 管理業務について、その一部を外部委託する場合は、当該外部委託した管理業務に適用される管理の方法とその取組内容

ガイドラインの適用範囲(イメージ図)

経営管理部門、現業実施部門の範囲(概念図)



適用範囲：外部委託（アウトソーシング）

1. 外部委託のポイント（3. 適用（2）③参照）

- ① 委託先に求める安全管理体制（安全品質）
- ② その出来映えの検査（例えば、添乗確認）
- ③ 委託先とのコミュニケーション（例えば、受託者を委託元の会議に参加）

2. 委託の前提条件

- ① 委託元が委託先をコントロールする能力
- ② 委託先の安全管理体制を検査する仕組みを通じて相互に学習する仕組みの構築
- ③ グループ意識・一体感の醸成→価値観の共有

3. 委託できないもの

当事者責任（委託先がやったこととは言えない）

5. (1)経営トップの責務 ガイドライン本文

(1) 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★・改善するとともに顕在化が進む★人材不足に起因する社員・職員等の高齢化及び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並びに社会的要請が高まっている自然災害、テロ、感染症等への★備えと★対応が重要であることを★認識し、適切に運営する。★
- ① 安全最優先の原則と関係法令等の遵守を事業者内部へ徹底する。
 - ② 安全方針を策定する。
 - ③ 安全統括管理者、その他経営管理部門で安全管理に従事する者（以下「安全統括管理者等」という。）に指示するなどして、安全重点施策を策定する。
 - ④ 安全統括管理者等に指示するなどして、重大な事故★、自然災害、テロ、感染症★等への★備えと★対応を実施する。
 - ⑤ 安全管理体制を構築・改善するために、かつ、輸送の安全を確保するために、安全統括管理者等に指示するなどして、必要な要員、情報、輸送施設等が使用できるようにする。
 - ⑥ マネジメントレビューを実施する。
- 2) 上記のほか、経営トップは、リーダーシップを発揮し、安全統括管理者等に指示するなどして、(2)以下に掲げる取組を構築・改善し、もって安全管理体制を適切に機能させる。
- ★ (注) 自然災害への対応については、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「運輸防災マネジメント指針」を参照願う。★

経営トップの主体的関与

経営トップ



周知・指示

- ・安全最優先
- ・関係法令の遵守
- ・安全方針
- ・安全重点施策 等

要員

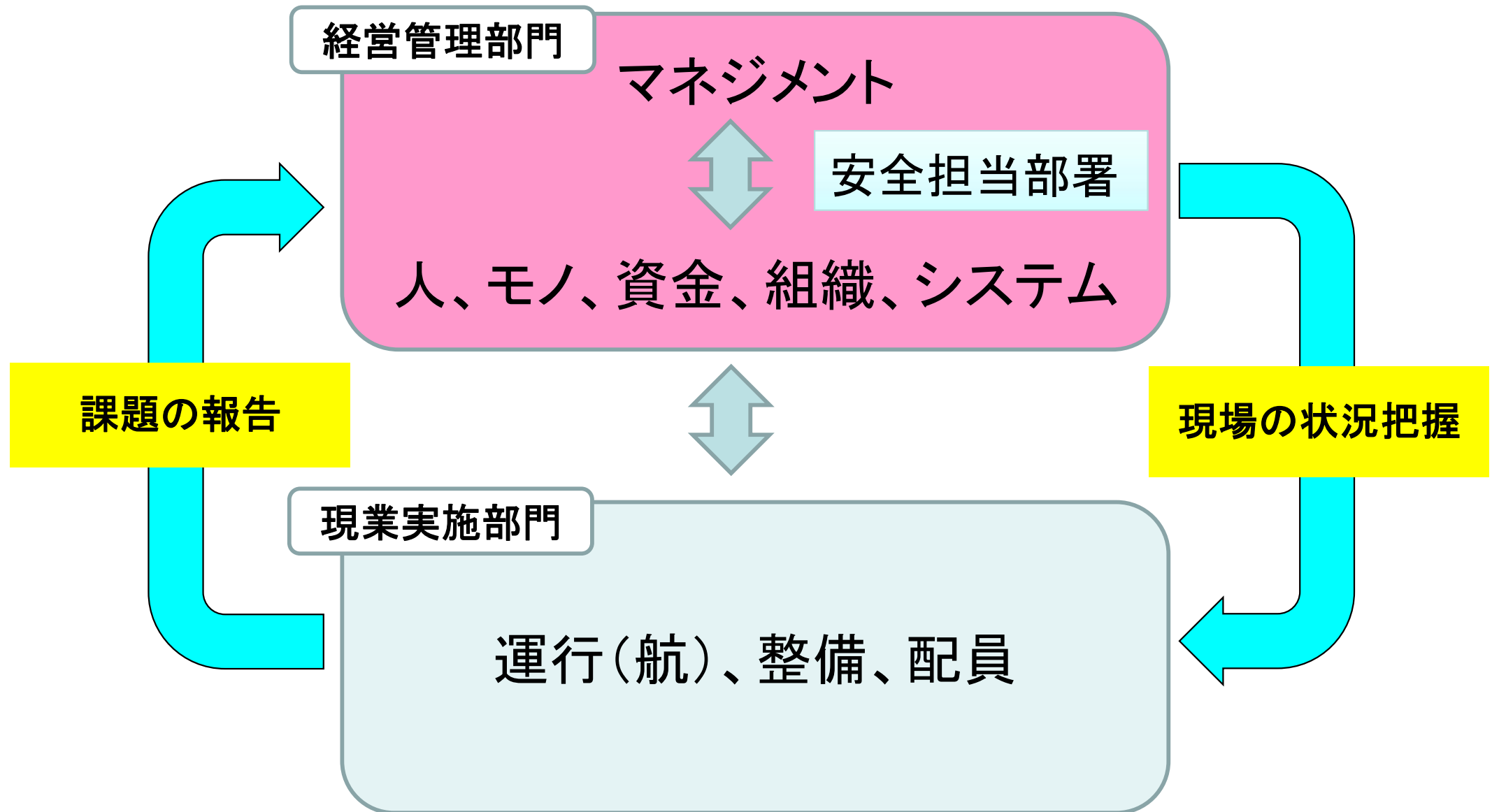


自社の課題の把握
マネジメントレビュー等
で見直し

理解・実行・報告

- ・安全重点施策の進捗状況
- ・日々の問題点
- ・改善提案 等

経営管理部門と現業実施部門の関係性



5. (1)経営トップの責務 取組み事例

取組み事例:

経営トップは、安全に対する取組が十分でないと思われる事項(脆弱性)について把握し、対応の強化を図る責務がある。(①～⑥は、取組みの例示)

① 安全への取り組み姿勢:

人命第一・法令遵守を会議、訓辞等を通じて社員に周知。

② 安全方針:

自らが安全方針を作成もしくは、承認・決定。

③ 安全重点施策:

自社の課題(リスク(脆弱性))を補強するための安全重点施策を策定、周知、推進。

④ 重大事故・自然災害等:

想定される重大事故・自然災害、テロ等への初動措置を見直し、訓練。

⑤ 経営資源(安全投資):

安全に係わる投資(要員、設備、教育)及び組織体制を見直し、強化。

⑥ マネジメントレビュー:

定期的なマネジメントレビューに主体的に関与し、自社の課題(リスク(脆弱性))の補強状態を確認し、今後の取組計画を策定。

5. (1) 経営トップの責務 防災対応のポイント ※防マネ指針2. (4)

1. トップダウン

- ① 経営トップの責務は、事故対応と同様に重要。特に自然災害による被災の直前から直後の対応は危機管理そのものであり、トップダウンで対応する体制が必要。
- ② 災害発生時、経営トップはいち早く災害対策本部に参集し、自ら対策を指示。

また、経営トップ等が被災した場合に備え、代位者等を予め指名。

2. 経営判断

- ① 事前の備えや事業継続のため経営資源（予算と要員等）の配分、優先的に再開する事業の事前策定等も求められるため、経営上重要な判断が必要。
- ② 例えば、鉄道の計画運休などのように一旦中止する経営判断が必要となるケースもあることから、経営トップの対応が必要。



3. 事業者全体での対応

「防災」も「安全」と同様、平時からマネジメント部門が経営課題として認識して、事業者全体が対応策を考え、実践することが重要。

【参考】被災した場合の保険料の増額について

【事例】

トラック(営業用普通貨物2t超)100台を所有する[運輸事業者がフリート契約](#)
(車両保険500万、対人・対物無制限、人身傷害3,000万)で保険契約している場合、下表の通り車両全損の台数に応じて保険料は増額。

	保険契約と損害の内容	割引率と保険料の変化
事例	保険料の割引率が0%、 6,000万円の事業者の トラック13台が水没全損 (支払額6,500万円以上)した場合	割引率:0% → 割増率50% 保険料: <u>6,000万円</u> → <u>約9,000万円</u>

本モデル例から、前年度と次年度保険料の[差額3,000万円](#)について、

[10年×300万円を投資](#)して損害回避すれば、[不稼働損と保険料増額を回避](#)できる可能性あり。

【参考】建築基準法に基づく耐震基準

基準	時期	内容
新耐震基準	昭和56年(1981年)6月1日以降	震度5強程度の地震でほとんど損傷しないことに加えて、 <u>震度6強～7</u> に達する程度の地震で倒壊・崩壊しないことを検証
旧耐震基準	昭和56年(1981年)5月31日まで	<u>震度5強程度</u> の地震でほとんど損傷しないことを検証

日本全国で大地震発生が予測されている中、被害を最小限に食い止めるために住宅や建築物の耐震化が重要となっています。

まずは耐震診断を受け、耐震性が不足していると判定されたら耐震改修工事をしましょう。

5. (2)安全方針 ガイドライン本文

(2)安全方針

- 1) 経営トップは、事業者の輸送の安全の確保に関する基本理念として、安全管理にかかわる事業者の全体的な意図及び方向性を明確に示した安全方針を策定する。
- 2) 安全方針には、輸送の安全の確保を的確に図るために、少なくとも次に掲げる事項の趣旨を盛り込むものとする。
 - ① 安全最優先の原則
 - ② 関係法令等の遵守
 - ③ 安全管理体制の継続的改善等の実施

★なお、事故、自然災害等が発生した際の行動理念として人命最優先の原則の趣旨を安全方針、又は事故、自然災害等への対応に係る社内規則・ルール等に盛り込むものとする。★

また、社員・職員等にその内容を理解させ、実践することができるよう、できるだけ簡明な内容とする。
- 3) 経営トップをはじめ経営管理部門は、安全方針の意義、内容等を、深く自覚するとともに、各要員に安全方針の内容を理解させ、その実践を促すため、経営トップの率先垂範により、あらゆる機会を捉え、周知を効果的に行う。
- 4) 事業者は、安全方針に関する各要員の理解度及び浸透度を定期的に把握する。
- 5) 経営トップは、安全方針について、4)の結果を踏まえ、必要に応じて、見直し(現行の安全方針の変更の必要性の有無及び周知方法の見直しを含む。)を行う。

5. (2)安全方針 取組み事例

1. 安全方針周知の事例:

- ① 安全方針の各事務所等への掲示
- ② 安全方針等を記載した社員手帳・携帯カードの社員配付
- ③ 安全方針の社内報や社内イントラへの掲載
- ④ 現場巡回、年始会、入社式等での安全方針等に関する社長訓示
- ⑤ 社員面談を活用して周知
- ⑥ 社内教育での安全方針に関する周知・指導 など

2. 安全方針に対する社員の理解度や実践の状況の把握の事例:

- ① 安全意識アンケート調査・安全文化評価の実施
- ② 安全教育後の安全方針等に関する理解度試験
- ③ 社員に対する面談調査
- ④ 内部監査でのチェック
- ⑤ 小集団グループ活動による活動結果安全報告会
- ⑥ 現場巡回、添乗指導、路上パトロール時の社員の安全方針に係る実践状況のチェックなど

5. (2) 安全方針 防災の基本方針(1/2) ※防マネ指針3.

1. 安全方針

運輸事業者には輸送の安全確保に関する基本理念として、「安全方針」を策定することとされている。

2. 人命最優先の原則の趣旨を規程類へ盛り込み(防災の基本方針)

事故、自然災害等が発生した際の行動理念として人命最優先の原則の趣旨を安全方針、又は事故、自然災害等への対応に係る規程類に盛り込むことにより全社的取組を実現。

3. 安全・防災の風土・文化の構築

防災は、輸送の安全確保に不可欠な要素であるが、いざというとき大切なのは、頭と体が直ちに反応するよう、必要な対応を社員・職員が各自で身につけておくこと。

そのためには、経営トップが、事業者の意思及び方向性を企業内に明確に示して、社員・職員に内容を十分理解させ、事業者の風土・文化として定着させることを期待。

5. (2) 安全方針 防災の基本方針(2/2) ※防マネ指針3.

その1

安全方針

- -----
- -----

防災対応マニュアル

- 防災の基本方針

形式は事業者が判断して決定



社員・職員への浸透度合いを
定期的に確認



その2

安全方針

- -----
- -----
- 防災の基本方針

★最終目標

社員・職員の一人ひとりが方
針に則り行動できること

【参考】 社内規則・ルールに盛り込む場合の例示

例1. 自然災害の発生時には、利用者、社員・職員、関係者の安全確保を最優先とし、〇〇駅、〇〇駅、〇〇駅発着の主要路線の運行業務を維持する。

例2. 自然災害による被害発生時には、安全を最優先とし、従業員の安全確保と事業資産の保護を図り、事業の早期復旧とサプライチェーンへの影響の最小化に取り組み、荷主及び関係企業との連携強化と信頼確保に努め、緊急救援物資輸送など社会的使命を果たすことを基本方針とする。そのため、事業継続のための体制、具体的な対策及び仕組みを、事業継続計画（BCP）として策定して発災時の運用規定とする。

例3. 弊社の自然災害に被害発生時の基本方針は、安全最優先とした上で、次に掲げるとおりとする。

- (1) 社員とその家族等の安全確保、航空機の安全確保を第一とする。
- (2) 国、地方等の機関と連携して共同対処により実効性を確保する。
- (3) 運航一時休止の場合、早期再開に向け会社の重要機能・重要業務の維持・継続を図り、機能の損失等があった場合にはその早期復旧に努める。

【参考】安全方針に盛り込む場合の事例

事例：JR東日本の安全綱領

(1) 安全綱領

安全に関わる社員の行動規範として安全綱領を、2012年3月に改正しました。これまでの多くの経験や東日本大震災での対応を踏まえ、「異常時は、まず冷静になってから選択肢を並べ、最善の行動を選択する」という趣旨と、JR東日本の安全推進の基本的な考えである「自ら考え行動する」という趣旨を反映することとし、第5項に「あわてず、自ら考えて、」という表現を加えました。

1. 安全は輸送業務の最大の使命である。
2. 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築きあげられる。
3. 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
4. 安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。
5. 疑わしいときは、あわてず、自ら考えて、最も安全と認められるみちを 採らなければならない。

【参考】津波避難行動心得

JR東日本は2012年1月、次の「津波避難行動心得」を策定しています。その(四)に避難したあとも、「ここなら大丈夫だろう」と油断せず、より高所へ逃げるという項目が明記されています。

- (一)大地震が発生した場合は津波を想起し、自ら情報を取り、他と連絡がとれなければ自ら避難の判断をする。(避難した結果、津波が来なかったということになっても構わない。)
- (二)避難を決めたら、お客さまの状況等を見極めたうえで、速やかな避難誘導を行う。
- (三)降車・避難・情報収集にあたっては、お客さま・地域の方々に協力を求める。
- (四)避難したあとも、「ここなら大丈夫だろう」と油断せず、より高所へ逃げる。
- (五)自らもお客さまと共に避難し、津波警報が解除されるまで現地・現車に戻らない。

出典：JR東日本安全報告書2014



避難場所



避難所



津波避難場所



津波避難ビル

冷静な対応に向けた取組事例（トラック事業者）

自動車モード（トラック）＜西濃運輸株式会社＞

概要 取組事例 緊急時対応ボックスの作成

平成7年1月の阪神淡路大震災の経験から、災害発生時には即座に被害軽減のための対応を行わないと間に合わないこと、また既存の文書に対応を記載しても忘れてしまうことを学んでいる。

このため、災害発生時に行うべきことをわかりやすく記載したカードを収納する緊急時対応ボックス（通称マル緊BOX、下記画像を参照）を作成し、すぐに取り出しを可能とするため、店所長席の後方（キャビネットの上など）に保管している。

【マル緊BOXの内容】

（1）災害時対応項目カード

発災時の時に対応すべきことを時系列に「最優先確認事項」、「ライフラインの関係」「事業継続関係」の順番にカード化し、災害時に各担当者にこのカードを渡して容易且つ迅速に対応する仕組みを構築

（2）災害用ベンダー（自販機）の鍵

発災時の飲料水確保のため、マル緊BOXに災害用ベンダー機能がある飲料用自販機を開錠するための鍵を保管。

取組の効果

平成30年7月の西日本豪雨の際、店所長がマル緊BOXから風水害に係るカードを担当者に振り分け対応したが、落ち着いて行動することができた。



マル緊BOX

5. (3)安全重点施策 ガイドライン本文(1/2)

(3) 安全重点施策

1) 事業者は、安全方針に沿い、かつ、自らの安全に関する具体的問題解決に向け、組織全体、各部門又は支社等において、輸送の安全の確保に関する目標（以下「目標」という。）を設定し、目標を達成するため、輸送の安全を確保するために必要な具体的な取組計画（以下「取組計画」という。）を作成する。

目標及び取組計画は、事故及びヒヤリ・ハットの発生状況、★自社を取り巻く環境の変化等に伴う新たな課題★、現場等からの改善提案、内部監査、マネジメントレビュー、保安監査及び運輸安全マネジメント評価の結果、利用者からの意見・要望などにより、輸送現場の安全に関する課題を具体的かつ詳細に把握し、それらの課題の解決・改善に直結するものとする。

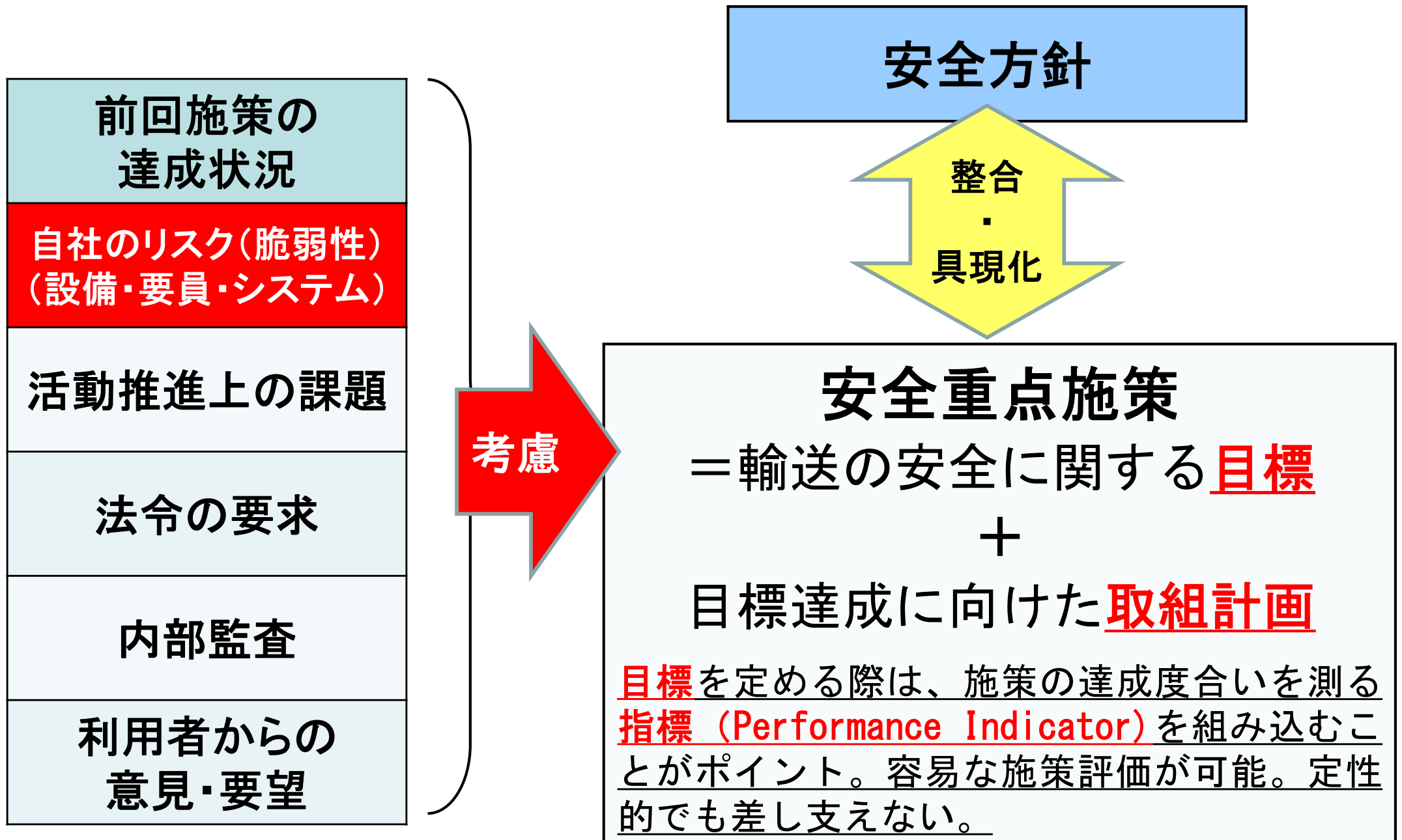
2) 事業者は、目標の設定及び取組計画の作成にあたっては、以下の点に留意する。

- ① 目標年次を設定すること、また、可能な限り、単年度の目標及び中長期の目標の両者を設定すること
- ② 可能な限り、数値目標等の具体的目標とし、外部の者も容易に確認しやすく、事後的にその達成状況を検証・評価できるものとする
- ③ 取組計画の実施にあたっての責任者、手段、実施期間・日程等を明らかにすること
- ④ 社員・職員等の高齢化及び老朽化した輸送施設等を使用することから生じる安全上の課題並びに★自然災害、テロ、感染症等への備え★に配慮すること
- ⑤ 現場の声を汲み上げる等、現場の実態を踏まえた改善効果が高まるよう配慮すること
- ⑥ 社員・職員等が理解しやすく、輸送の安全性の向上への熱意・モチベーションが高まるよう配慮すること
- ⑦ 目標達成後においては、その達成状況を踏まえ、必要に応じて、より高い目標を新たに設定すること

5. (3)安全重点施策 ガイドライン本文(2/2)

- 3) 事業者は、目標を達成すべく、取組計画に従い、輸送の安全に関する取組を着実に実施する。
- 4) 事業者は、安全重点施策について定期的に取組計画の進捗状況及び目標の達成状況を把握するとともに、内部監査の結果等を踏まえ、マネジメントレビューの機会等を活用して、少なくとも1年毎に見直しを行う。
- ★(注) 安全重点施策の策定については、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「安全重点施策とマネジメントレビューの理解を深めるために」を参照願う。★

5. (3)安全重点施策 施策のポイント



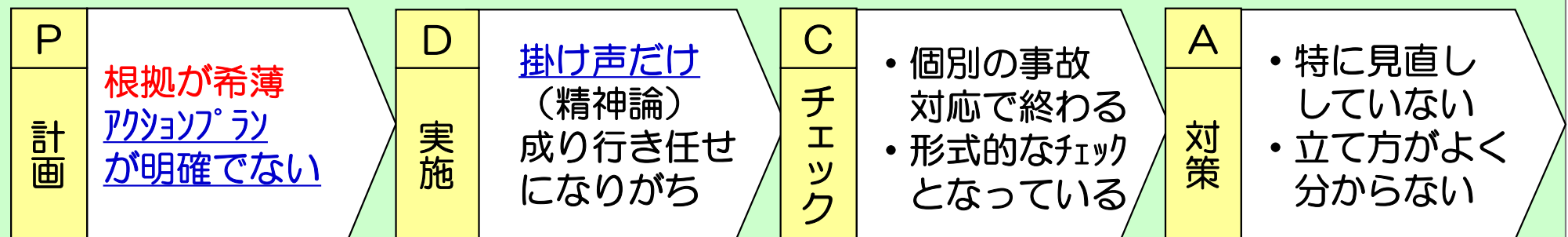
【参考】P.D.C.Aの前に自社の状況・リスク(脆弱性)等の把握



いきなりPDCAといわれても、
計画段階から詰まって
しませんか？



一般的にはこんな傾向があって、思うような効果が出ないことが多い



この傾向を打破し効果を出すためには、**自社の状況・リスク(脆弱性)等の把握を
起点**としてみる



【参考】安全目標の取組計画表(具体例)

令和5年度 安全目標の取組計画表

安全目標	バック事故の削減(5件以下)
------	----------------

作成日	令和5年1月20日
作成者	印
承認日	令和5年2月15日
承認者	印

No	具体的な取組項目	推進責任者	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	バック事故の検証		●											
2	配送ルートの見直し			●										
3	バックアイカメラの設置			●	●	●								
4	対策の検証												●	

何を

誰が

いつ

【参考】自社のリスク(脆弱性)とその対応イメージ

リスク(脆弱性)把握	1. 後退事故 (短期のリスク)	2. 経営管理部門の要員育成 (長期のリスク)
対策事業計画	バックセンサー表示と実距離との違いを体感する全営業社員向け安全運転勉強会	1. 各人に半期の目標設定 2. 達成度合い報告会の実施 3. 一人一提案制度
計画年度	R4～R5	R5
効果把握の指標	後退事故件数 R3: 150件 R4: 87件(前年から63件減少)	社長による定性的評価
継続性の判断	△(見直し継続)	○(継続)
見直し事項	1. 令和4年度早期、営業所毎に実施計画 2. 新規採用者には、2回実施して刷り込み強化。	1. 1年だけでは効果把握できず 2. 3ヶ年計画に変更

5. (3)安全重点施策 取組み事例

令和4年度の事故件数は58件でした。

令和5年度の安全重点施策を「安全第一・事故0」と決めました。

年度末に、安全重点施策の達成状況を確認する時に、確認できるでしょうか？



「安全第一・事故0」はスローガンであって、施策ではない（安全運動論としては正論。否定はしない）。



例えば……、

■ 安全目標：

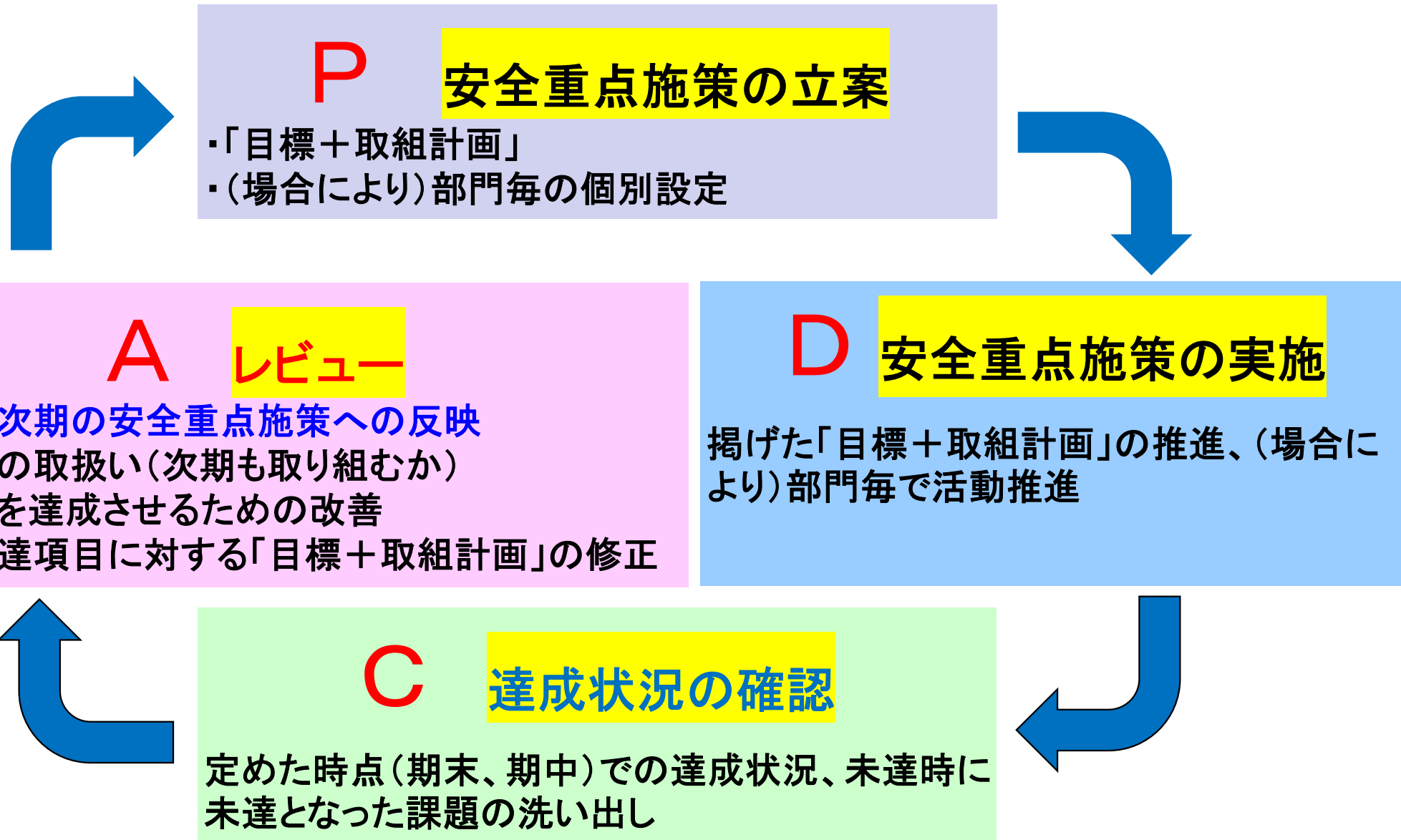
事故削減目標10件（対前年比10件減の48件）（定量評価できる数値目標）

■ 行動計画：

- ① ドライブレコーダー導入によるドライバー表彰制度の導入
- ② 新人教育の強化（教育期間：2週間→3週間に改正）

数値目標設定が困難ならば……・管理指標（経営管理部門のみ把握）の設定

安全重点施策の管理



【参考】 自然災害リスク評価の一般的な手順 ※防マネ指針3.(2)

STEP 1 自然災害の種類・規模を想定

事業者(本社、営業所等)の地理的位置、立地、運行(航)エリア等から自社が遭遇する恐れのある自然災害の種類・規模をハザードマップ等の情報を活用して特定

STEP 2 事業者及び社会インフラの被害を想定・事業への影響度を見積る

ハザードマップ、耐震基準等の情報を活用して事業者の本社、営業所、施設、車両・船舶・機材等に対するハザードを整理し、発生する被害(規模・程度・額)を想定し、事業への影響度を見積もる。

- ・営業所、施設等の耐震基準、地盤の強さ、想定浸水深、海面の高さ、がけ崩れの恐れ等を確認。
- ・ハザードマップは、地方自治体、国土交通省等が公表しているものを活用。過去の被災経験の内容も再確認。
- ・事業者の被害としては、人的被害及び物的被害に分けて整理。

STEP 3 事前の備えから事後の対応までの対策検討(対応すべき課題を特定)

STEP2の結果に基づき事前の備えから事後の対応まで対策(内容・レベル、ハード面、ソフト面の両面)を検討。事前の備えは、①計画的装備、②緊急連絡網、③防災マニュアル、④事業継続計画、⑤タイムラインを検討・決定。事後の対応は、初動対応と再開・復旧等を検討・決定

- ・事業への影響度(重要度)、費用多効果等を考慮して短期的、中長期的な計画に分けて検討。

STEP 4 対策を実行

STEP3の結果に基づき事前の備え、事後の対応を実行 ➡ 訓練等を通して検証し見直し・改善

➡ **自社の現状を把握したうえで、必要な取組を検討し、優先度を勘案し取組計画へ反映**

【参考】 重ねるハザードマップ、わがまちハザードマップ(国土交通省)

重ねるハザードマップ

～災害リスク情報などを地図に重ねて表示～

- 洪水・土砂災害・高潮・津波のリスク情報、道路防災情報、土地の特徴・成り立ちなどを地図や写真に自由に重ねて表示できます。

わがまちハザードマップ

～地域のハザードマップを入手する～

- 各市町村が作成したハザードマップへリンクします。
地域ごとの様々な種類のハザードマップを閲覧できます。

閲覧できる情報

- 洪水浸水想定区域**
河川氾濫により浸水が想定される区域と浸水深が閲覧可能。想定最大規模と計画規模があります。
- 道路冠水想定箇所**
アンダーパスなど、大雨の際に冠水し、車両が水没するなどの重大な事故が起きる可能性がある箇所。
- 緊急輸送道路**
災害直後から、救護・救助・物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路。
- 事前通行規制区域**
大雨などで土砂崩れや落石の恐れのある箇所について、規制の基準を定めて、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区域。

【その他に閲覧できる情報】

- ため池浸水想定区域
- 津波浸水想定
- 土砂災害警戒区域等
- 土砂災害危険箇所
- 予防的通行規制区域
- 過去から現在までの空中写真
- 土地条件図
- 沿岸海域土地条件図
- 治水地形分類図
- 明治期の低湿地
- 道路断面図
- 火山基本図
- 火山土地条件図
- 色別等高図
- 自由な色別等高図
- 大規模変位土造成地

必要な情報を自由に重ねあわせる

防災に役立つ情報を一元的に閲覧できます

閲覧できる主な情報

洪水ハザードマップ	内水ハザードマップ	高潮ハザードマップ	火山ハザードマップ
河川が氾濫した時に想定される浸水域や浸水深、避難場所等を表示	下水道等の排水能力を超えた大雨の際に想定される浸水域や浸水深を表示	台風等の影響により、海水が堤防を越えて浸水が想定される地域と浸水深を表示	火山噴火により噴石、火砕流、融雪型火山泥流等の影響が及ぶ範囲を表示
東京都大田区洪水ハザードマップ	東京都豊島区内水ハザードマップ	山口県下関市高潮ハザードマップ	北海道の苫小牧市火山ハザードマップ
津波ハザードマップ	土砂災害ハザードマップ	ため池ハザードマップ	浸食被害(ゆれやすさ)マップ
津波が陸上に押し寄せたときの浸水域や浸水深を表示	土砂災害(急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり)の発生危険地域を表示	ため池が決壊した時に想定される浸水域や浸水深等を表示	地震時の、浸食などの揺れの大きさを表示
高知県高知市津波ハザードマップ	徳島県大島町土砂災害ハザードマップ	青森県むつ市ため池ハザードマップ	静岡県三島市ゆれやすさ・防災マップ

※全国の市町村が作成したハザードマップを地図や災害種別から簡単に検索することができます。

身のまわりの災害リスクを簡単に調べることができます！

<https://disaportal.gsi.go.jp/>

※ハザードマップポータルサイトホームページから登録なしで利用できます

ハザードマップ

検索



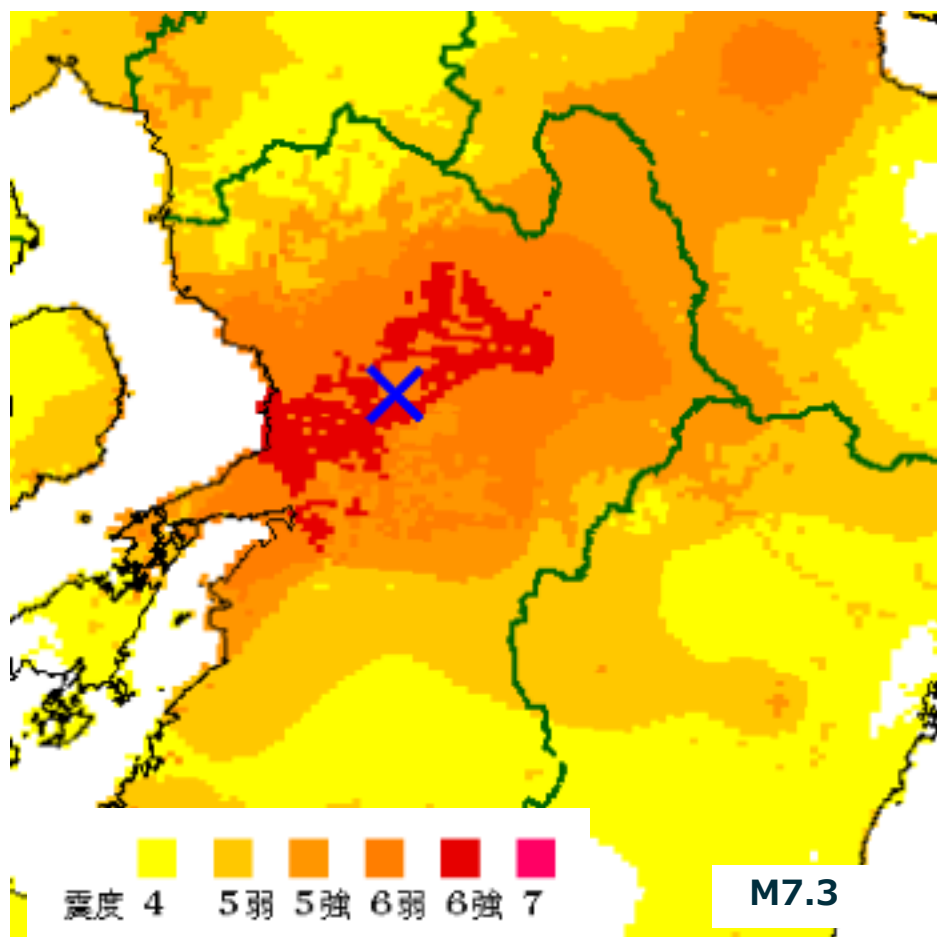
活断層による地震発生リスク

ハザードマップ等で想定されている情報※は軽視してはならないことが、熊本地震で改めて立証された。

※発生確率・地震の規模（マグニチュード）・揺れの大きさ（震度）等。

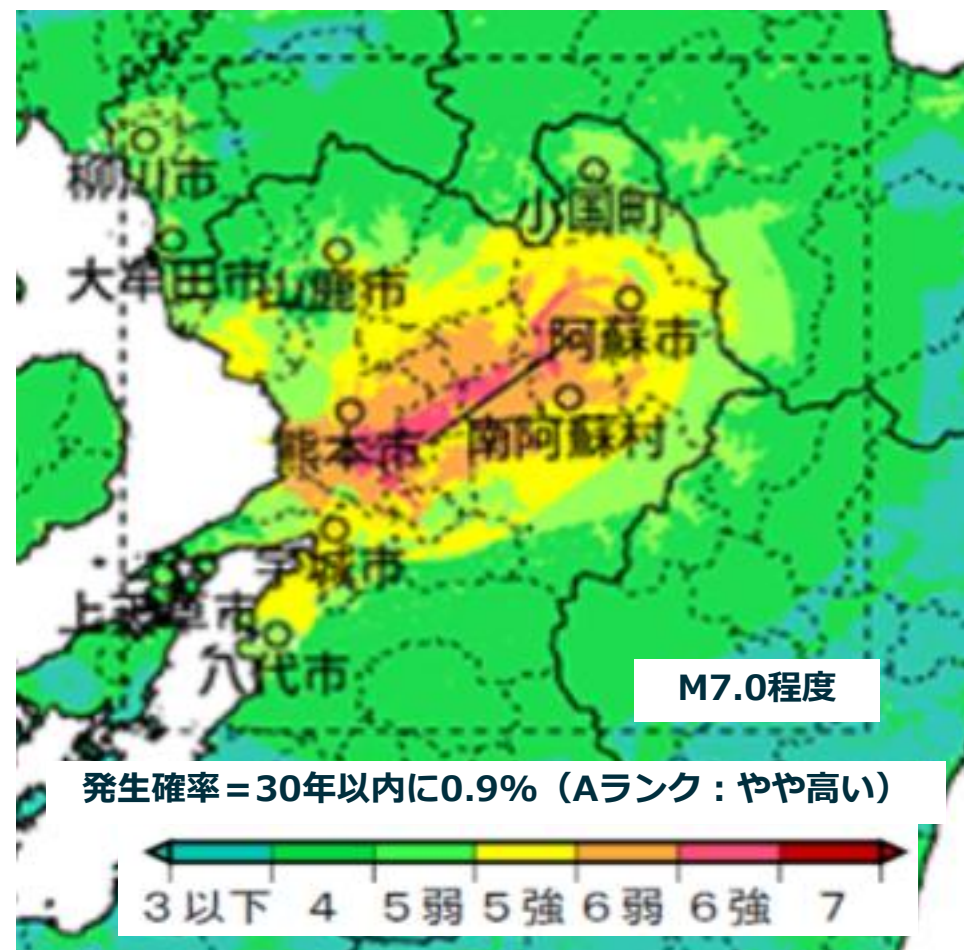
＜熊本地震本震における実際の震度分布と予測震度分布等の比較＞

●本震の発生震度分布（布田川断層・布田川区間）



出典：気象庁「熊本地震推計震度分布図」

●本震の予測震度分布（布田川断層・布田川区間）



出典：地震本部「布田川断層帯・日奈久断層帯の評価」（2013）

保存版
そばに置いてください

札幌市 中央区版

地震防災マップ

想定される地震による揺れを確認し、地震災害に対する
日頃の備えや災害時の行動などを確認しましょう。



2018年北海道胆振東部地震

目次

地震防災マップとは	1	事前の備え	10
各マップについて	1	地震発生時の行動	11
索引図	2	わが家の防災メモ	13
中央区①	3	備蓄品・非常持出品	13
中央区②	5	知っておこう	14
中央区③	7	情報の入手先	15
指定避難所一覧	9		

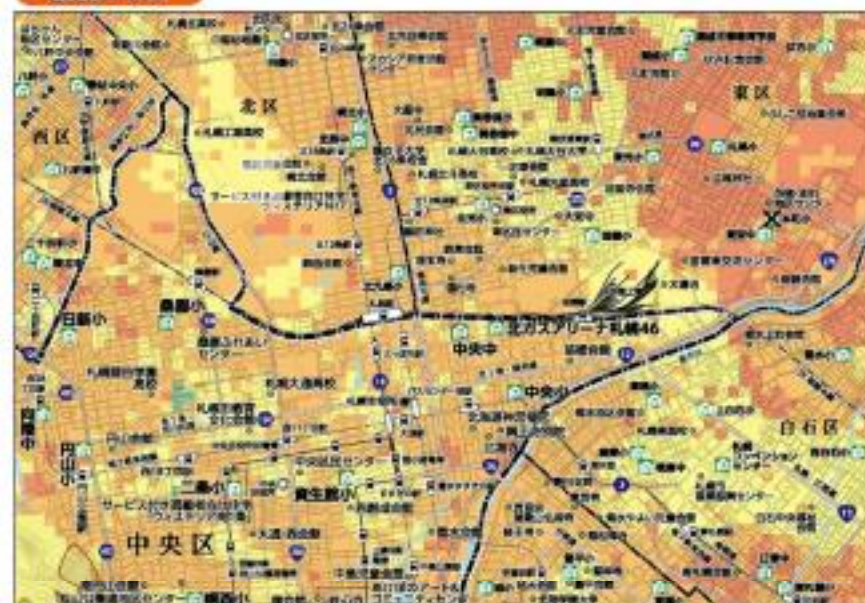
発行 令和4年(2022年)3月

地震防災マップ
電子版はこちら

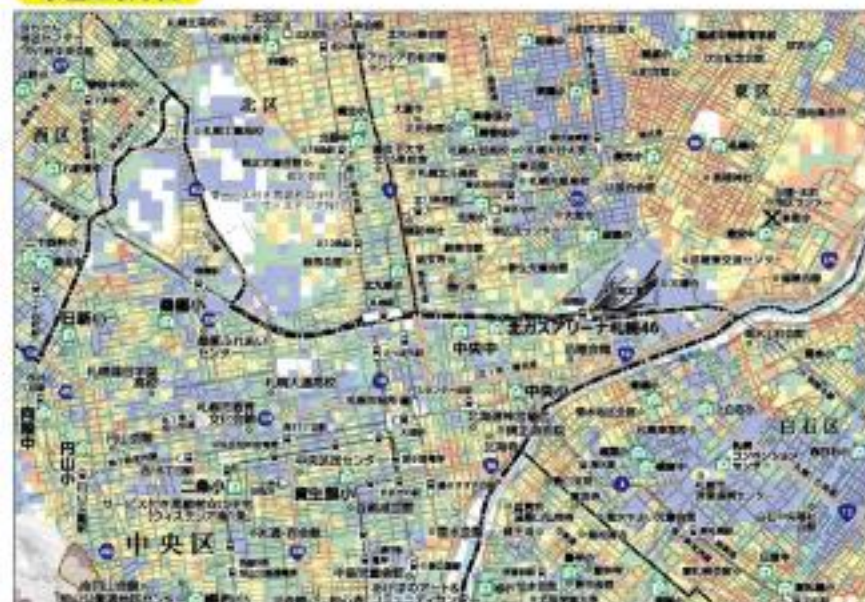


中央区①

震度分布図



家屋全壊率図



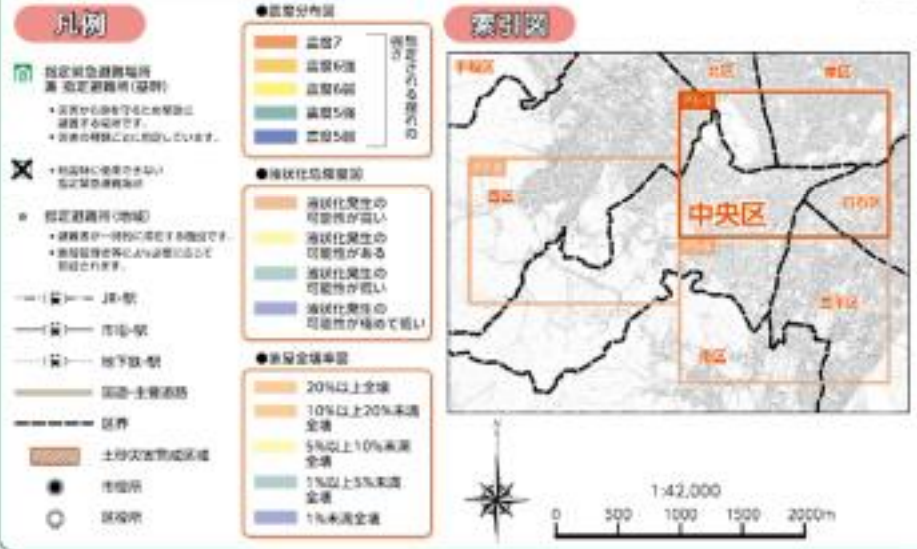
中央区1

液状化危険度図



震度分布図、液状化危険度図、家屋全壊率図は、「札幌市地図情報サービス」でも確認することができます。

札幌市地図情報サービス 検索 https://www.city.sapporo.jp/johop/it/web_gis/web_gis.html



指定避難所一覧

避難所の位置や開設状況は「さっぽろ防災ポータル」や「札幌市防災アプリ」「そなえ」で確認することができます。

さっぽろ防災ポータル 検索 <https://bousai.city.sapporo.jp/>



指定緊急避難場所 兼 指定避難所（基幹）

- 災害から身を守るために避難する場所です。
- 災害の危険性がなくなるまで一定期間滞在などをする指定避難所（基幹）を兼ねています。

施設名・住所	施設名・住所	施設名・住所	施設名・住所
保国小学校 北1条西17丁目 (P3-4)	中島中学校 南12条西7丁目2-1 (P5-6)	豊栄小学校 三好区には使用できません (P7-8)	
日新小学校 北8条西25丁目2-1 (P3-4)	山崎小学校 南14条西18丁目1-1 (P5-6)		
中央中学校 北4条東3丁目 (P3-4)	伏見中学校 南16条西17丁目1-35 (P5-6)		
北ガスアリーナ札幌46 北4条東6丁目 (P3-4)	伏見小学校 南18条西15丁目1-1 (P5-6)		
中央小学校 大通東6丁目12 (P3-4)	柏中学校 南21条西5丁目1-2 (P5-6)		
二条小学校 南2条西15丁目 (P3-4)	城南小学校 南21条西5丁目1-1 (P5-6)		
養生館小学校 南3条西1丁目1-1 (P3-4)	山崎中学校 南23条西13丁目1-1 (P5-6)		
円山小学校 北1条西25丁目1-8 (P3-4)	山崎南小学校 ※地域によっては使用できません (P5-6)		
稲荷小学校 南10条西17丁目1-1 (P3-4, 5-6)	宮の森中学校 宮の森1条16丁目5-1 (P7-8)		
阿部中学校 北4条西28丁目1-30 (P3-4, 7-8)	大倉山小学校 宮の森3条13丁目6-20 (P7-8)		
啓明中学校 南3条西22丁目2-1 (P5-6)	宮の森小学校 宮の森4条6丁目1-1 (P7-8)		
緑丘小学校 南12条西22丁目3-1 (P5-6)	三好山小学校 宮の森4条11丁目4-1 (P7-8)		



指定避難所（地域）

- 指定避難所（基幹）を補完する施設です。
- 状況に応じて、避難所として開設されます。

施設名・住所	施設名・住所	施設名・住所	施設名・住所
札幌市教育文化会館 北1条西13丁目7 (P3-4)	中島児童会館 通5条東1-1 (P3-4)	伏見会館 南14条西18丁目6-30 (P5-6)	宮の森会館 宮の森2条5丁目2-21 (P7-8)
札幌大通南校 北2条西11丁目 (P3-4)	西野会館 通5条西7丁目3 (P3-4)	静修高校 南16条西6丁目2-1 (P5-6)	札幌西会館 宮の森4条8丁目1-1 (P7-8)
札幌経済学園高校 北4条西19丁目1-2 (P3-4)	サービスセンター札幌南1条 南1条西14丁目291-81 (P3-4)	札幌南高校 南18条西6丁目1-1 (P5-6)	青洞宗大薬師堂主本堂 宮の森1263番地3 (P7-8)
保国ふれあいセンター 北1条西15丁目28 (P3-4)	旭山公園通地区センター 南9条西18丁目1-12 (P3-4, 5-6)	山崎会館 南23条西10丁目1-23 (P5-6)	アンフィニ サッカー場クラブハウス 緑丘433番地 (P7-8)
苗穂会館 北1条東10丁目15-9 (P3-4)	南門山会館 南9条西21丁目1-1 (P3-4, 5-6)	札幌福祉センター 南24条西13丁目1-1 (P5-6)	北海道森林管理局 宮の森3条7丁目70番 (P7-8)
真正寺別院 南2条東5丁目2 (P3-4)	緑会館 南11条西10丁目1-6 (P3-4, 5-6)	札幌稲荷高校 通5条6丁目5-18 (P5-6)	大倉山ジャンプ競技場本部棟 宮の森1274番地 (P7-8)
北海道神宮南宮 南2条東3丁目 (P3-4)	妙心寺 南11条西9丁目2-10 (P3-4, 5-6)	伏見稲荷神社 伏見2丁目2-11 (P5-6)	
北海寺 南3条東4丁目1 (P3-4)	あけぼのアート＆コミュニティセンター 南11条西9丁目4-1 (P3-4, 5-6)	ローズガーデンクライスト教会 伏見3丁目22-50 (P5-6)	
中央区民センター 南2条西10丁目1001-1 (P3-4)	観音会館 南11条西14丁目1-20 (P5-6)	こうさい保育園 南12条西16丁目1-5 (P5-6)	
大通・西会館 南2条西15丁目291-98 (P3-4)	大光寺 南12条西17丁目2-1 (P5-6)	円山西町町内会 円山西町3丁目3-45 (P7-8)	
普光会館 南8条西2丁目5 (P3-4)	普光会館 南13条西9丁目3-8 (P5-6)	円山西町児童会館 円山西町8丁目1-50 (P7-8)	
円山会館 北1条西23丁目1-18 (P3-4)	瑞正寺 南14条西6丁目1-38 (P5-6)	宮の森明和地区会館 宮の森2条11丁目1-3 (P7-8)	

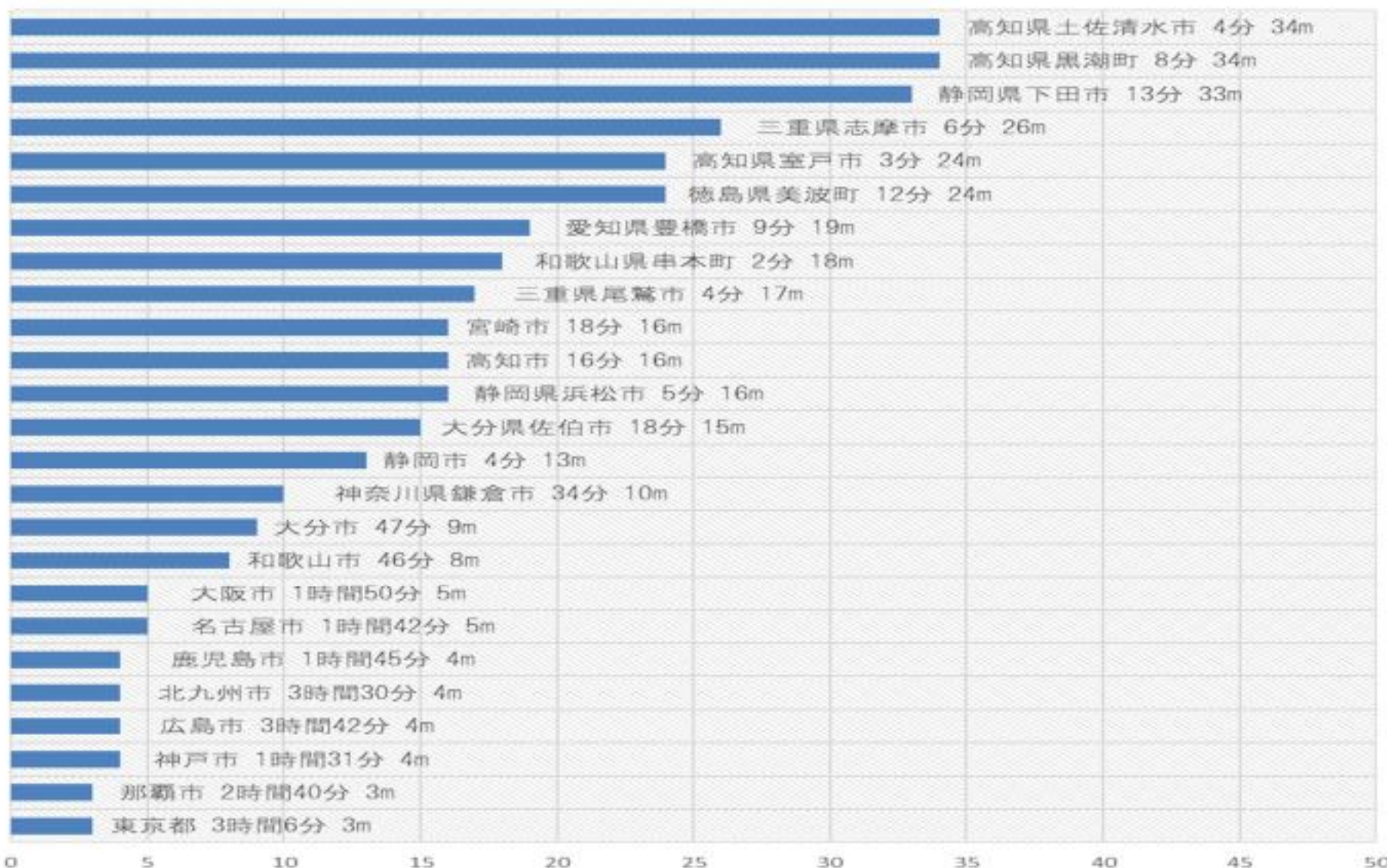
重ねるハザードマップ 洪水・内水氾濫



南海トラフ巨大地震による被害想定

南海トラフ巨大地震は、今後30年以内に70～80%、50年以上は90%の確立で発生するとされており、ライフライン等への被害が想定されている。

市町村別最大津波高・最短到達時間(満潮位・地殻変動考慮)



津波の浸水深と施設・設備との関係イメージ

事務所

PC、サーバ
通信機
重要書類 等

倉庫

輸送機械
荷物
冷凍機 等

車両

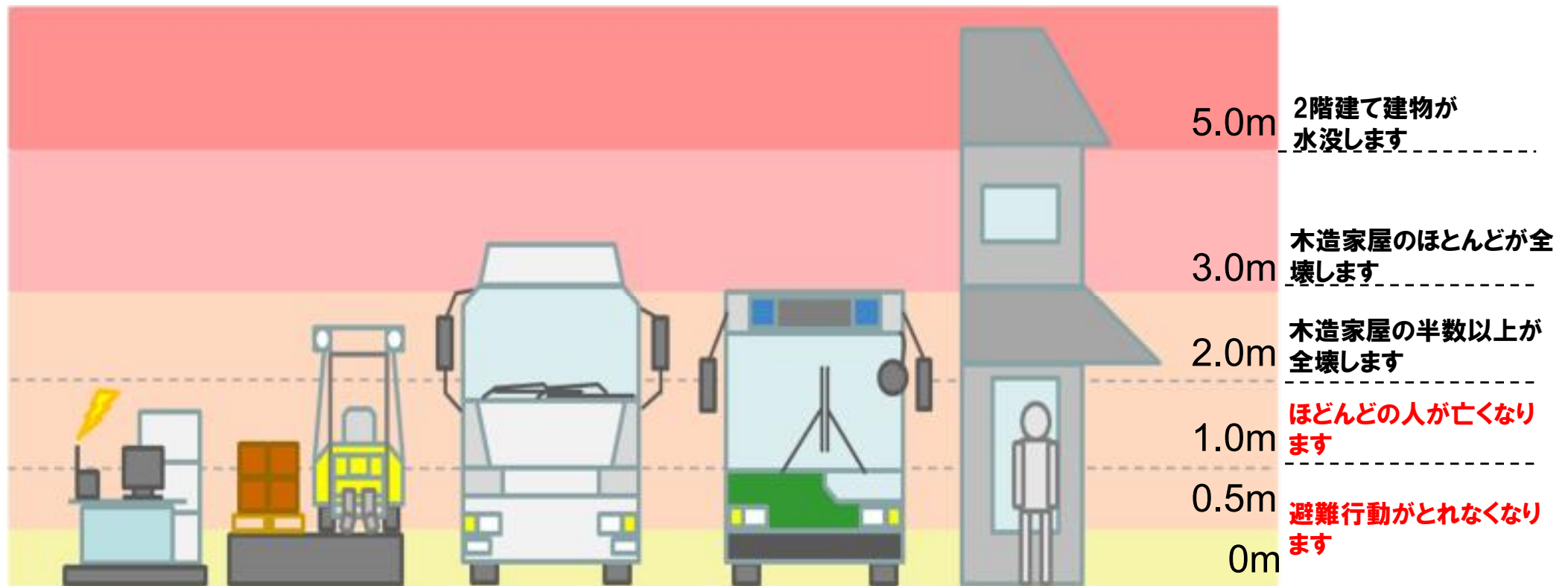
車庫
車両整備の施設・設備 等

住宅

※図は目安です。

※標準の配色

※10m~20mは薄紫、
20m~は紫。



出典: 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ(第一次報告)資料「南海トラフの巨大地震建物被害・人的被害の被害想定項目及び手法の概要」等に基づき大臣官房運輸安全監理官室が作成

洪水・高潮の浸水深と施設・設備との関係イメージ

※図は目安です。

※標準の配色

※10m~20mは薄紫、
20m~は紫。

事務所

PC、サーバ
通信機
重要書類 等

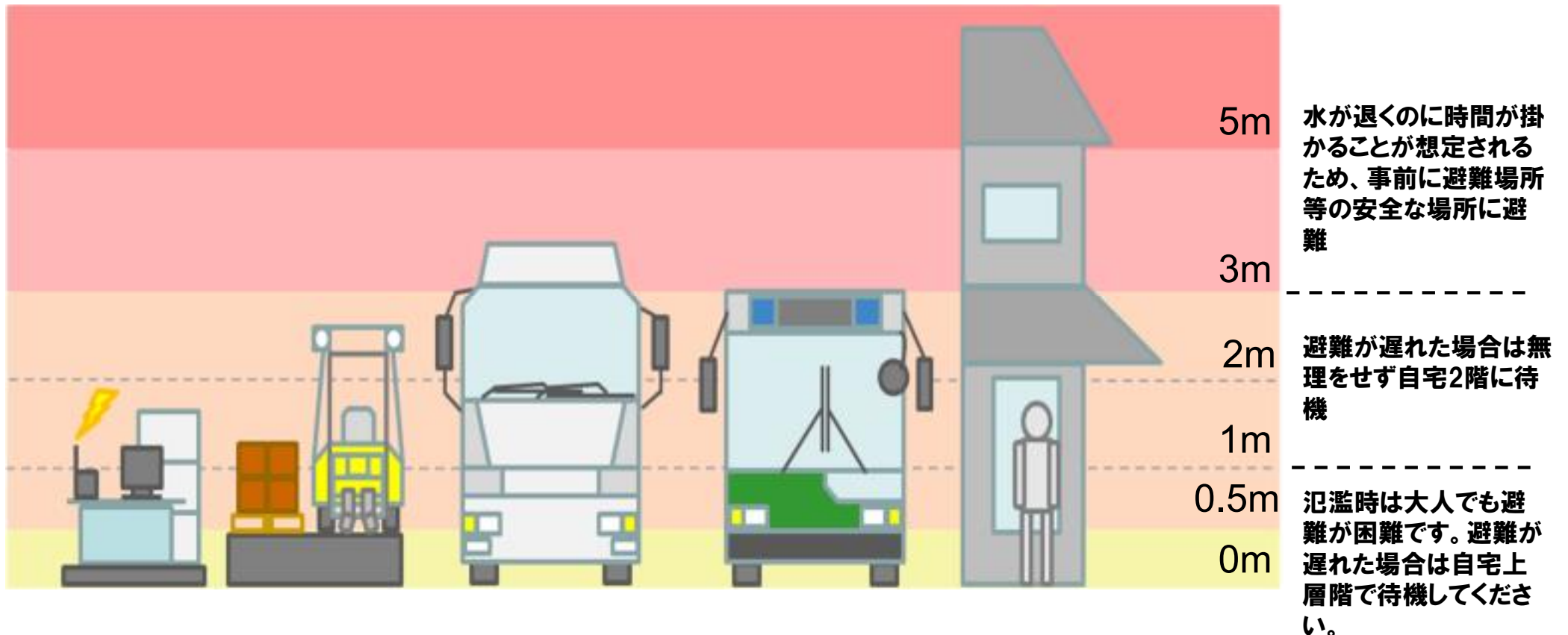
倉庫

輸送機械
荷物
冷凍機
等

車両

車庫
車両整備の施設・設備 等

住宅



事前の備え

事故防止と同じく、平素からの取組がポイントであり、平時からの「備え」が不可欠。

事前の「備え」の内容

① 計画的装備

リスク評価による最大被害を基に事前準備のレベルと内容を検討。
防災品、燃料、食料の備蓄、避難施設の準備、宿泊場所の確保、非常電源の配備等を計画的に実施。

② 緊急連絡網

緊急連絡網の携帯電話等の電話番号リストは常時最新のものを入力。
複数の通信・連絡手段の確保。

③ 防災マニュアル

マニュアル整備は、社員・職員の役割確認、防災意識向上の意味で有意義。
「詳細化」ではなく、行動規範のような内容の方が実用的。

④ 事業継続計画

防災を経営に必要な事業活動として一体化して考える。事業者全体で自ら策定する過程を大切に。

⑤ タイムライン

「平時の準備」「直前の準備」「直後の応急」「復旧(事業継続)」に分けて、自然災害対応のタイムラインを設定、局面毎のリスク評価実施。

自然災害リスク評価のデモンストレーション

会社全体(本社・各営業所、運行エリア)のすべての自然災害を対象とした**リスク評価と対応状況を総括表**に纏め、現状を把握。**今後の対応**については、例えば、**中長期計画**などに纏める。

※総括表は網羅的なものではない。

拠点毎のリスクと事前の備えの見える化

拠点	自然災害リスク					事前の備え							
	地震	津波	液状化	浸水	雪	耐震基準	非常電源	予備燃料	情報冗長	代替通信	止水対策	避難場所	雪対策
本社	大	小	小	大	小	○	○	○	○	○	○	○	○
営A	大	大	大	小	小	○	×	△	○	○	○	○	○
運行エリア	大	大	大	小	小	—	—	—	—	—	—	—	—
営B	大	中	中	大	大	○	○	○	○	×	×	○	○
運行エリア	大	中	中	中	大	—	—	—	—	—	—	—	—
営C	大	中	小	中	中	○	×	△	○	○	○	○	○
運行エリア	大	小	小	大	中	—	—	—	—	—	—	—	—
営D	中	小	大	中	大	○	×	△	○	×	×	○	○
運行エリア	中	小	大	大	大	—	—	—	—	—	—	—	—
営E	大	小	小	大	小	×	×	△	○	×	×	○	○
運行エリア	大	大	小	小	小	—	—	—	—	—	—	—	—
営F	大	大	小	小	小	×	×	△	○	×	×	○	○
運行エリア	大	大	小	小	小	—	—	—	—	—	—	—	—

計画的装備 燃料の確保について

事前の備えとして、**燃料の確保及び安定供給**が重要。あるバス会社の事例

被災前

◆社用車

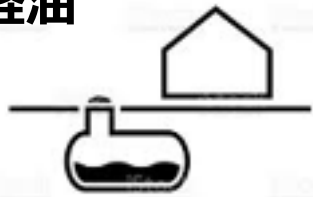


マイクロバス(軽油)



ワゴン車(ガソリン)

◆地下燃料タンク → 軽油



★社員の通勤手段 → ガソリン



被災直後

ガソリンが入手困難な
状況がしばらくの間続
いた。



地下燃料タンクの軽油
を使用してマイクロバ
スで**運転士を送迎**！



被災後

◆社用車 **ディーゼル車へ統一**



マイクロバス(軽油)



ワゴン車(**軽油**)

◆地下燃料タンク

① **供給頻度を高める**

(例 週**1**回 ➡ 週**4**回)



② 燃料供給事業者の**複数化**

③ 地下燃料タンク**容量の拡張**

◆非常電源

軽油対応の非常用発電機を配備

常に使える状
態に維持！



風水害対応のタイミングをはかる情報

5日先までの早期注意情報（警報級の可能性）

〇〇県南部の早期注意情報（警報級の可能性）

南部では、4日までの期間内に、暴風、波浪警報を発表する可能性が高い。
また、4日明け方までの期間内に、大雨警報を発表する可能性がある。

翌日まで

・天気予報と合わせて発表
・時間帯を区切って表示

2日先～5日先まで

・週間天気予報と合わせて発表
・日単位で表示

〇〇県南部		警報級の可能性						
種別	3日	4日		5日	6日	7日	8日	
	明け方まで		朝～夜遅く					
	18-6		6-24					
大雨	[中]		—		—	—	[中]	—
暴風	—		[高]		—	[中]	[高]	—
波浪	—		[高]		—	[中]	[高]	—

[高]: 警報を発表中、又は、警報を発表するような現象発生の可能性が高い状況です。明日までの警報級の可能性が[高]とされているときは、危険度が高まる詳細な時間帯を本ページ上段の気象警報・注意報で確認してください。

[中]: [高]ほど可能性は高くありませんが、命に危険を及ぼすような警報級の現象となりうることを表しています。明日までの警報級の可能性が[中]とされているときは、深夜などの警報発表も想定して心構えを高めてください。

※警戒レベルとの関係
早期注意情報(警報級の可能性)*…【警戒レベル1】
*大雨に関して、明日までの期間に[高]又は[中]が予想されている場合。

翌日まで

前日の夕方の段階で、必ずしも可能性は高くないものの、夜間～翌日早朝までの間に警報級の大雨となる可能性もあることが分かる！

2日先～5日先まで

数日先の荒天について可能性を把握することができる！

航空事業者における機材退避タイムライン 例示

中日本航空株式会社の機材退避タイムライン(防災行動計画)の例示



「いつ」

「どのように」「何をするか」

「誰が」

時期(時間経過)	行動	担当部署
台風接近予定の7～10日前	台風情報の収集(予想進路、大きさの把握)	運航管理部
	台風対策の必要性の判断	同上
台風接近予定の5～7日前	業務部長 を委員長とする「 台風対策委員会 」を開催し、今後の対策を決定	台風対策委員会
	台風が接近している運航所等からの情報収集	運航関係部門
	台風の接近情報を元に運航スケジュールの調整	業務部
	運航機材等の避難場所の確保及びその折衝を実施	同上
	台風対策を記載した「台風対策一覧表」を作成し、社内外に周知	同上
	機体を移送する運航乗務員を確保	運航部
台風接近予定の3～5日前	台風の影響を受ける運航所等から、避難先の運航所等へ機材の移送を開始	同上
台風接近予定の2～5日前	避難先の運航所等の格納庫等で機材を格納	
台風の通過後	台風の通過後に「 台風対策委員会 」により、平時の体制に戻す判断を決定	台風対策委員会
	「 台風対策委員会 」の決定後、避難先に格納していた機体を元の運航所へ移動	同上

【参考】 災害・防災関連情報の入手先(気象庁)

○気象庁にて、気象防災、地震・津波、火山、海洋等の様々な情報の提供が行われている。

※気象庁ホームページ

(<http://www.jma.go.jp/jma/menu/menuflash.html>)



気象防災

- 気象警報・注意報
- 大雨危険度
- キキクル（危険度分布） 土砂/浸水/洪水
- 気象情報
- 台風情報
- 指定河川洪水予報
- 土砂災害警戒情報
- 熱中症警戒アラート
- 今後の雪 など

地震・津波

- 津波警報・予報
- 地震情報
- 推計震度分布図
- 長周期地震動に関する観測情報
- 南海トラフ地震関連情報
- 北海道・三陸沖後発地震注意情報 など

- 噴火速報・警報・予報
- 降灰予報
- 火山ガス予報 など

火山

- 海上警報・予報
- 海上分布予報
- 波浪実況・予想図
- 潮位観測情報
- 波浪観測情報 など

海洋

【参考】 建築基準法に基づく耐震基準

基 準

時 期

内 容

新耐震基準

昭和56年(1981年)
6月1日以降

震度5強程度の地震でほとんど損傷しないことに加えて、震度6強～7に達する程度の地震で倒壊・崩壊しないことを検証

旧耐震基準

昭和56年(1981年)
5月31日まで

震度5強程度の地震でほとんど損傷しないことを検証

日本全国で大地震発生が予測されている中、被害を最小限に食い止めるために住宅や建築物の耐震化が重要となっています。

まずは耐震診断を受け、耐震性が不足していると判定されたら耐震改修工事をしましょう。

5. (4)安全統括管理者の責務 ガイドライン本文

(4) 安全統括管理者の責務

経営トップは、安全管理体制の適切な運営及び安全最優先の意識等の徹底を実効的なものとする観点から、安全統括管理者に、次に掲げる責任・権限を具体的に与える。

- 1) 安全管理体制に必要な手順及び方法を確立し、実施し、維持し、改善する。
- 2) 安全管理体制の課題又は問題点を的確に把握する立場として、以下の事項を経営トップに適時、適切に報告又は意見上申する。
 - ・ 安全方針の浸透・定着の状況
 - ・ ★自社を取り巻く環境の変化等に伴う新たな課題への対応状況★
 - ・ 安全重点施策の進捗・達成状況
 - ・ ★自然災害、テロ、感染症等への備えと対応に係る取組状況★
 - ・ 情報伝達及びコミュニケーションの確保の状況
 - ・ 外部からの安全に関する要望、苦情
 - ・ 事故等の発生状況
 - ・ 是正措置及び予防措置の実施状況
 - ・ 安全管理体制の実施状況及び改善の必要性の有無
 - ・ 内部監査の結果
 - ・ 改善提案
 - ・ 過去のマネジメントレビューの結果に対する対応状況
 - ・ その他必要と判断した情報
- 3) 安全方針の周知を徹底する。

5. (4)安全統括管理者の責務 イメージ



企業として存続するために、安全も大事だが、経営にも注力しなければならない。

安全のプロフェッショナルとして、経営に参画し、経営トップに対して意見具申する。

経営トップ



安全統括
管理者

報告、意見具申

安全統括管理者は輸送の安全を確保するための管理業務を統括管理する者。下記のことを経営トップに報告する。

- ・安全方針の浸透・定着の状況
- ・自社を取り巻く環境の変化等に伴う新たな課題への対応状況
- ・安全重点施策の進捗・達成状況
- ・自然災害、テロ、感染症等の備えと対応に係る取組状況
- ・情報伝達及びコミュニケーションの確保の状況
- ・外部からの安全に関する要望、苦情
- ・事故等の発生状況
- ・是正措置及び予防措置の実施状況
- ・安全管理体制の実施状況及び改善の必要性の有無
- ・内部監査の結果
- ・改善提案
- ・過去のマネジメントレビューの結果に対する対応状況
- ・その他必要と判断した情報

5. (5)要員の責任・権限 ガイドライン本文と業務フロー(例示)

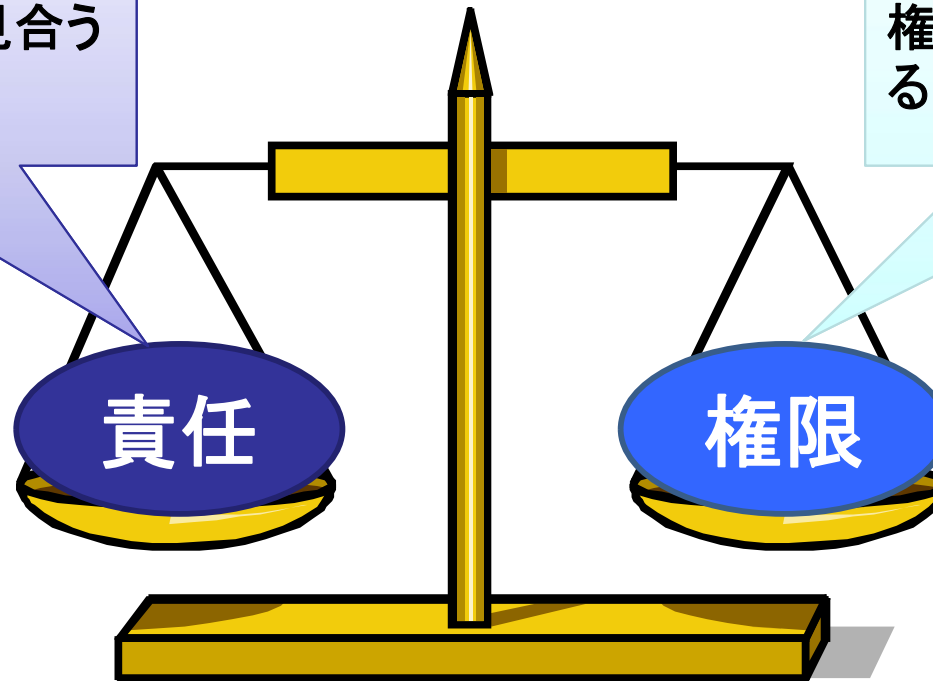
(5)要員の責任・権限

- 1)事業者は、安全管理体制を適切に構築・改善するために必要な要員の責任・権限を定め、周知する。
- 2)事業者は、「責任・権限」として、安全管理体制の運営上、必要な責任・権限の他、関係法令等で定められている責任・権限を、必要とされる要員に与える。

PDCA	経営トップ	安全統括管理者 及び安全管理部署	運行管理者	現場担当者
P	必要な要員の責任・権限を定める			
D	↓ <u>周知する</u>		→	→
C				
A				

5. (5)要員の責任・権限 イメージとポイント

責任を設定する場合は見合う
権限を考える。



権限がないと、責任を達成す
ることができない。

<留意点>

1. 権限が付与されない状態で責任を負わされても、要員として機能しないため、責任と権限は常に一体で考える必要がある。また有効に機能させるため、よく周知する。
2. ガイドラインでは過度な文書化は弊害が生じると考えられているため、以下の場合
は新たに文書化する必要はない。
 - ① 従来から組織図が作成され、役割・責任・権限が組織内で意識統一されている
 - ② 安全管理規程の中で、役職と責任・権限が明記されている

5. (6)情報伝達及びコミュニケーションの確保 ガイドライン本文(1/2)

(6)情報伝達及びコミュニケーションの確保

1)事業者は、以下のとおり、輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを確保する。

- ① 経営管理部門から現業実施部門への情報伝達の仕組みを構築し、適切に運用する。
- ② 現場で明らかとなった課題、潜在している課題等が、現業実施部門から経営管理部門に対して報告・上申される仕組みを構築し、適切に運用する。
- ③ 関係する部門間の情報の流れの滞りや共有不足などに起因する輸送の安全の確保に関するトラブル等を防止するため、縦断的、横断的に輸送の安全の確保に必要な情報を共有する。
- ④ 経営管理部門が自ら、又は、現業実施部門の管理者を通じて、経営管理部門の方針、目標、取組計画等の考えを的確に現場に伝えるとともに、現場の課題等を的確に把握する。
- ⑤ 情報伝達及びコミュニケーションに関して、明らかになった課題等について、必要な措置を検討・実施し、それらの措置に対する、効果の検証、見直しを行う仕組みを構築し、適切に運用する。

2)事業者は、委託先事業者との間においても輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを実現する。

5. (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 ガイドライン本文(2/2)

3) 事業者は、関係法令等に従い、事業者において輸送の安全を確保するために講じた措置、講じようとする措置等の輸送の安全にかかわる情報を外部に対して公表する。

4) 事業者は、必要に応じて、旅客、荷主等に対して、旅客、荷主等の行動が輸送の安全の確保に影響を与えるおそれがあることを伝えるなどの安全啓発活動を適時、適切に行うとともに、旅客、荷主等からの意見・要望を収集し、事故の未然防止に活用する。

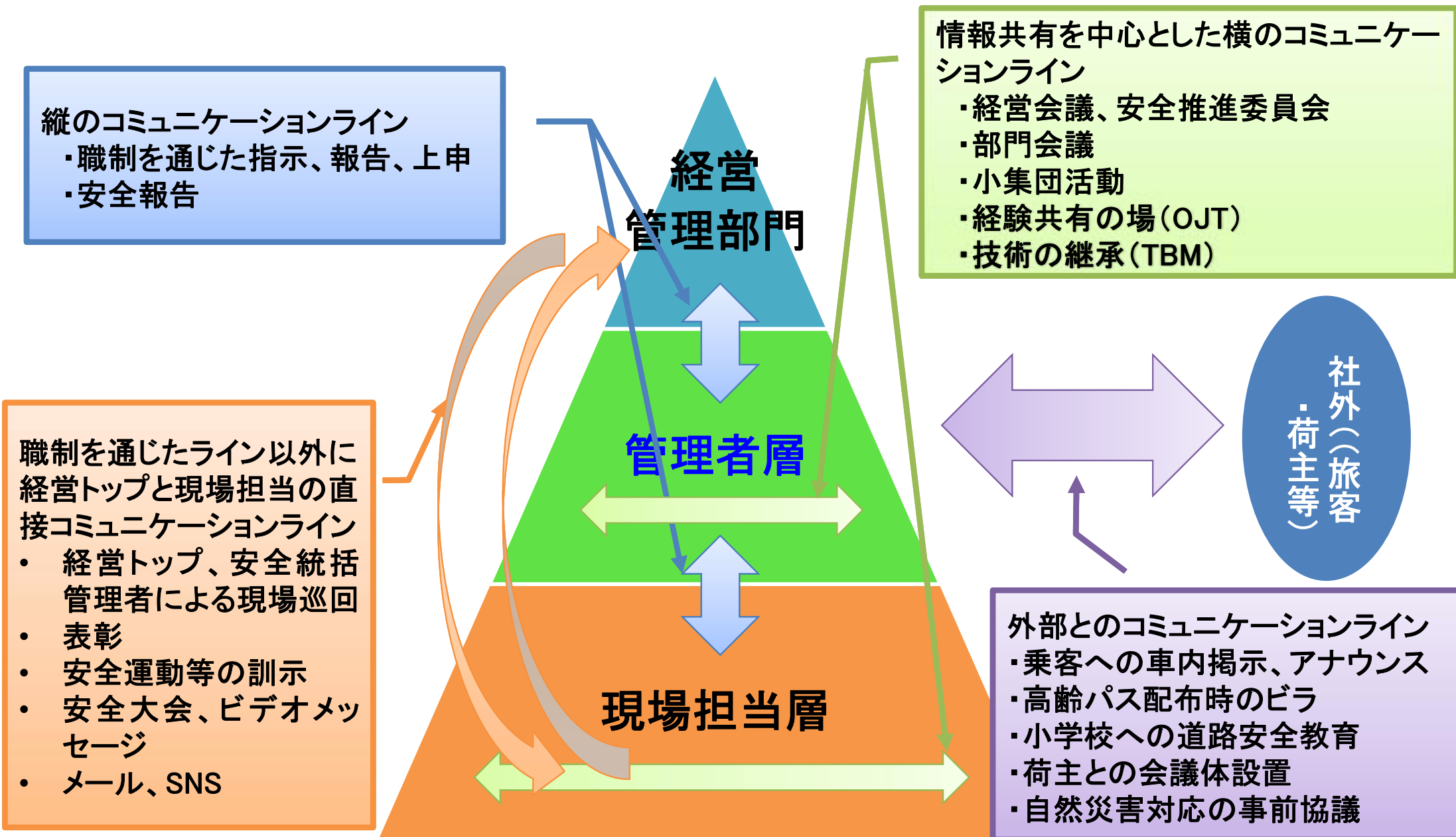
★5) 事業者は、自然災害、テロ、感染症等の発生により輸送の安全を確保できない恐れがあると予測される場合には、旅客等に対して、輸送の中止・再開、代替輸送等に関する最新情報の提供を図る。また、荷主等に対しては、輸送の中止・再開、ルートの変更等に関する協議を行うことに努める。★

6) 事業者は、自社の安全管理実態等を踏まえ、必要に応じて、次に掲げるような措置を講じる。

① 輸送の安全の確保に関する情報のデータベース化とそれに対する容易なアクセス手段の確保

★② 1)②に基づき構築したものとは別に、社員・職員等から経営トップ等へ情報を伝達するため、情報通信技術等(例:電子メール、SNS)を活用した仕組みの構築★

5. (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 イメージ



5. (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 ポイント

1. 現場の管理者層の取組み度合いがポイント

- ・ 経営管理部門の考えを現場に伝えるのは、**現場の管理者層**
→ **説明する力**が求められる。
- ・ 現場での発生課題、発生する可能性ある課題に気づくべきは、**現場の管理者層**
→ **気づく力**が求められる。
- ・ 経営管理部門に現場の状況を伝えるのは、**現場の管理者層**
→ **報告する力**が求められる。

2. トップマネジメントが機能し始めたら、管理者層(ミドルマネジメント)の状況把握。課題があるならば力量向上(教育、訓練、研修)に取り組む。

●一ロコメント

1. コミュニケーションの活性度合いは？
2. ある経営トップは、「耳を塞ぎたくなるような話」が普通に届くことと回答
3. また、ある経営トップは「前向きな改善提案」が多く寄せられることと回答
4. 経営管理部門として、活性度合いの目安を持つことがポイント

力量向上に向けた取組事例：

各拠点等の管理者層が安全上の課題等を簡潔にまとめ、経営トップが参加する会議体でプレゼンを実施

鉄道における利用者等への情報提供タイムライン例示

気象状況 (気象庁における 予報・気象情報の 状況を含む。)	計画運休開 始時刻から 概ねの時間	掲載内容例	行動
台風の進路予報円(暴風域)が当該路線沿線を通過する可能性があるとの予報を発表	(例)48時間前	計画運休の可能性を情報提供 例) 台風第○号の接近に伴い、… ○日(○)の○時頃から列車の運転を取り止める可能性があります。最新の気象情報と列車運行状況にご注意いただきますようお願い申し上げます	ウェブサイト、SNS、駅頭掲示等で多言語で情報提供(注) ↓
台風の進路予報円(暴風域)が当該路線沿線を通過する可能性が高いとの予報を発表	(例)24時間前	○月○日の運転計画(計画運休)の詳細な情報提供(随時更新) 例) 台風第○号の接近に伴い、… ○月○日(○)の○時以降順次列車の運転を取り止める予定です。なお、台風の進路等によって計画が変わる場合がございます。 次回のお知らせは、○時頃を予定しています。	適切なタイミングで報道機関、都道府県等へ情報提供 ↓
当該路線沿線に大雨・強風等の注意報発令			市区町村へ情報提供
当該路線沿線に大雨・暴風等の警報発令			
当該路線沿線を台風が通過	計画運休実施	当日の運転計画(計画運休)の詳細な情報提供(随時更新) 例) 台風第○号の接近に伴い、… ○月○日(○)の○時頃から順次列車の運転を取り止め、概ね○時までには全ての列車の運転を取り止めます。なお、台風の進路等によって計画が変わる場合がございます。… 次回のお知らせは、○時頃を予定しています。	(注) 適宜情報を抜粋し、多言語により情報提供を行う。
当該路線沿線を台風が通過した後	(例)24時間後	明日以降の運転再開見込みについての情報提供(随時更新) 例) … 台風通過後、風雨が落ち着いた段階で、線路等の安全点検を係員が実施します。その結果、… 倒木・土砂流出入等を確認した場合には、朝の通勤時間帯において、列車の運転が困難となる見込みです…。 次回のお知らせは、○時頃を予定しています。	

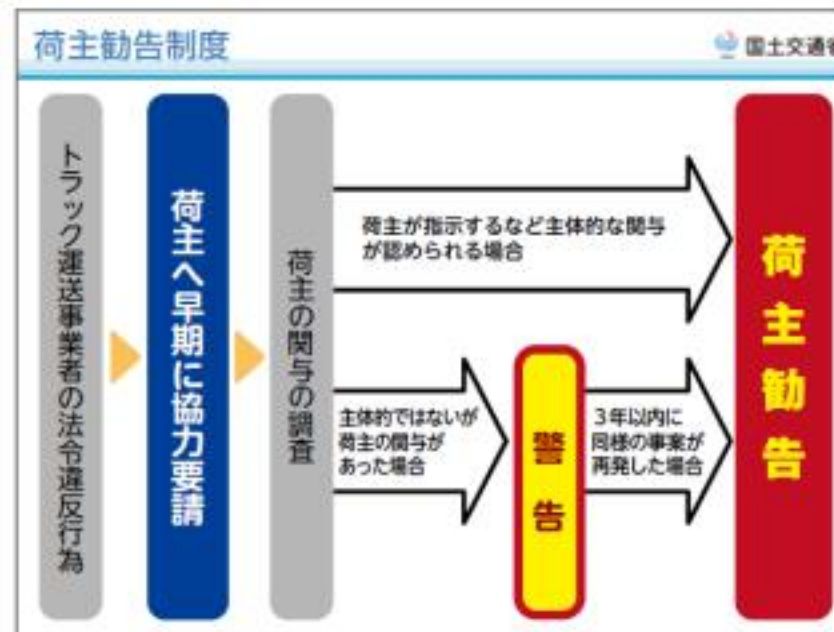
荷主等と連携したトラック事業者の防災について

気象予報等からある程度予測可能な台風・大雪等については、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、**着荷主・発荷主等と連携**を図りつつ、安全が確保されるまでの間、**運行を一時中断(計画運休)する等、予め協議・協定締結**を行うことをご検討ください。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、**国土交通省にその旨を通報する手段**が設けられています。

⚠ 異常気象時における措置の目安 ⚠

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時 	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる(ハイドロプレーニング現象)	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時 	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時 	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良(濃霧・暴風時) 	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時 	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		



無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を!



* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国土安第73号、国土貨第77号、国土警第67号）」に基づき行政処分を行う。

5. (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保 取組み事例

1. 現場からの輸送の安全に関する情報を吸い上げる取組例:

- ① 経営陣による現場巡回での現場要員から意見聴取
- ② 経営陣と現場要員との個別面談、直接の意見交換会の活用
- ③ 小集団活動の活用
- ④ 業務改善提案制度の活用
- ⑤ 業務改善提案発表会・表彰式の開催
- ⑥ 社内イントラや電子メール、SNSの活用
- ⑦ ベテラン社員による現場巡回での現場の意見要望等のヒアリングと社長等への直接結果報告など

2. 社内横断的な輸送の安全に関するコミュニケーションの取組例:

- ① 経営会議、取締役会議等の既存の会議体の活用
- ② 安全に特化した会議体(例えば、安全推進委員会、安全マネジメント委員会など)の創設とその運用
- ③ 安全に関する各種教育・研修
- ④ 社内での安全シンポジウム・セミナーの開催
- ⑤ 全社集会、年始会、入社式などでの周知
- ⑥ 安全に関する情報を社報等に掲載・配付
- ⑦ 社内イントラの活用など

5. (7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 ガイドライン本文(1/2)

(7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

- 1) 事業者は、輸送の安全を確保するため、**事故、ヒヤリ・ハット情報等の定義及び収集手順を定め、それらの情報を収集**する。収集した情報のうち、事業者が輸送の安全確保のため特に**重要と定めた情報**については、**適時、適切に経営トップまで報告する**。
- 2) 事業者は、輸送の安全を確保するため、以下の手順により1)で**収集した情報の活用**に取り組む。なお、情報の分類・整理、対策の検討及び効果把握・見直しに**親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等を活用**することができる。
 - ① 1)で収集した情報を**分類・整理**する。
 - ② ①の分類・整理の結果、根本的な原因の**分析を行う必要がある事象を抽出し、当該事象が発生した根本的な原因を、人、施設・設備、環境、管理等の視点から多角的に究明**する。
 - ③ ①又は②の結果を踏まえ、**対策を実施すべき原因を絞り込む**。
 - ④ ③の結果を踏まえ、事故等の**再発防止・未然防止のための対策を検討し、実施**する。
 - ⑤ ④で実施した**対策の効果**を把握し、必要に応じて、**対策の見直し**を行う。
 - ⑥ ①～⑤の手順の運用が確立できた後は、①で分類・整理した情報等を参考に、潜在的な危険(日常業務に潜在する輸送の安全に関する危険)についても洗い出し、潜在的な危険が生じる可能性と事故につながる可能性、事故につながった場合の影響の大きさの評価を行い、対策を実施すべき潜在的な危険を選定する。
 - ⑦ ⑥で選定した潜在的な危険から発生し得る事故の未然防止対策を検討し、実施するとともに、実施した当該対策の効果を把握し、必要に応じて、見直しを行う。
- ★3) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の分類・整理の結果、それらの原因究明等を踏まえ策定された再発防止策・未然防止策は、必要に応じて、安全重点施策へ反映させる。★

5. (7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 ガイドライン本文(2/2)

4) 事業者は、必要に応じて、1)及び2)の取組の円滑かつ有効な実施に向けた業務環境の整備を図る。★また、報告の重要性の認識を浸透させ、積極的な報告を促すよう配慮するとともに、ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を導入し活用するなど、報告を補完する手段についても検討する。★

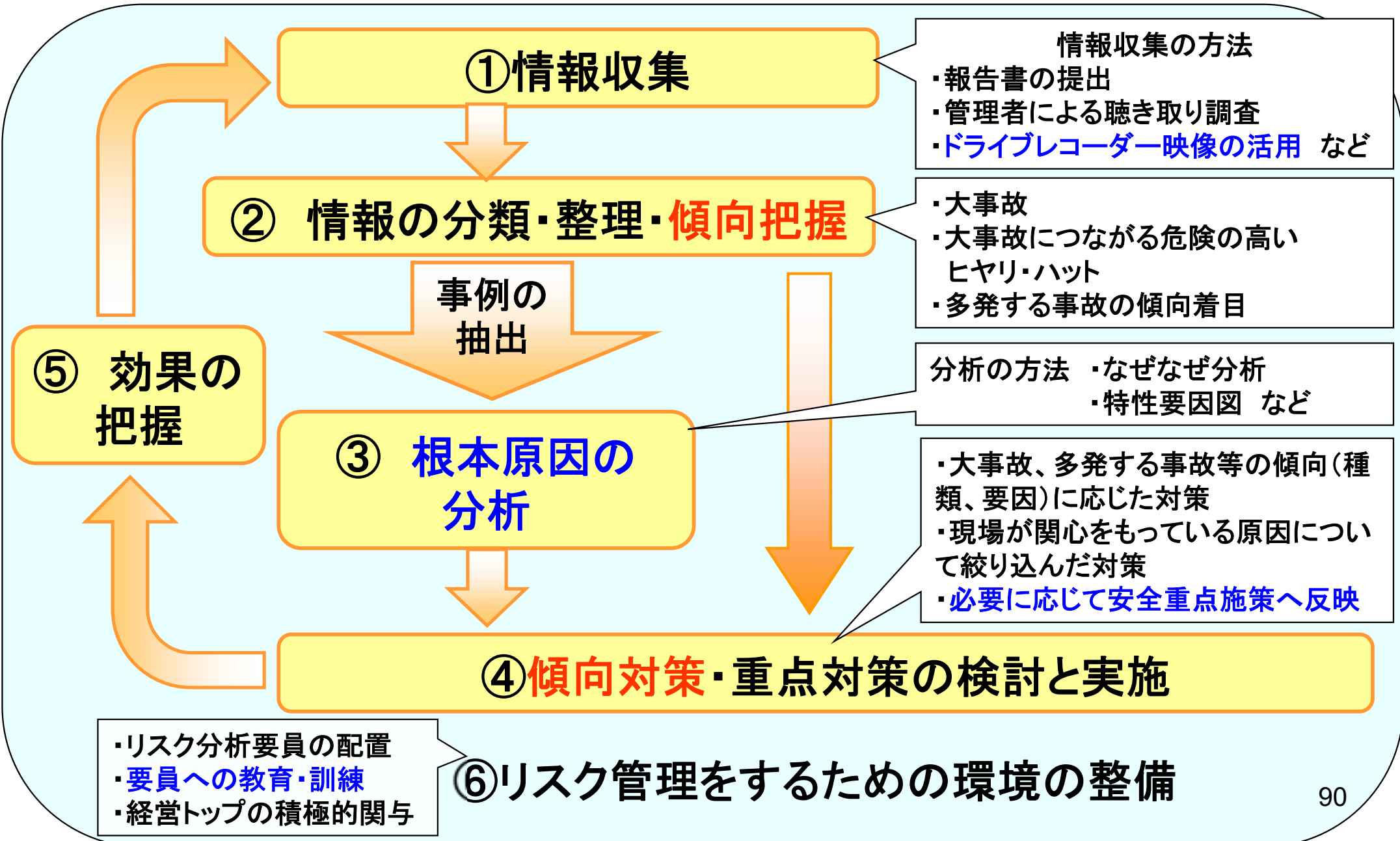
★5) 事業者は、リスクを管理する要員に対する教育・訓練を計画的に実施し、その効果を把握し、必要に応じて、当該教育・訓練内容等の見直し・改善を図る。★

6) 事業者は、事故等の再発防止・未然防止の観点から他の事業者や他のモードにおける事故等の事例を的確に活用する。

(注)上記1)～6)の取組の具体的手法等については、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「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～」等を参照願う。

事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の取組み(リスク管理)の流れ

リスク管理はなぜ必要か？→事故の予防と再発防止→事故に関する支出の抑制→**企業の生き残り**



5. (7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 ポイント(1/2)

1. 始めよう

- ・ **まずは①事故情報、次に②ヒヤリ・ハット情報の順で。**
- ・ ヒヤリ・ハット情報は対象範囲を限定し、試験的に始める(例:対象営業所を限定)。

2. 情報を集めよう

- ・ 情報収集は、リスク管理(本ガイドライン5. (7))の出発点！
- ・ ヒヤリ・ハットは、次の①②がポイント。
 - ①如何に現場から情報を集めるかが決め手(例:一人ひとつ運動、キャンペーンの実施)。
 - ②報告しやすい工夫(例:報告する行為をプラス評価(褒める文化)、管理者が口頭報告を受け作成)。

3. 実態を知ろう

- ・ **基本的な項目分析からスタート(日時、場所、事故形態、自車行動等)。**
- ・ **欲しい項目が盛り込まれた事故報告書フォーマットを作成。**
- ・ 分析の着眼は、業務の特徴・実態を考慮。
- ・ **ドライブレコーダー映像やデジタルタコグラフのデータ等の活用。**

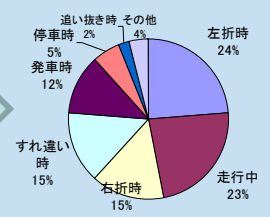
4. 実践しよう

- ・ 経営層が牽引役。
- ・ 現場の管理者の本気度。
- ・ 分析結果は、乗務員にも周知。
- ・ **まず、多発事故・重大事故対策に取り組む(例:路線バスの減速時における車内転倒事故、トラックにおける構内バック事故)。**

あらかじめ、分析に必要な項目を事故報告書に盛り込む！



分析



5. (7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 ポイント(2/2)

① 情報収集・・・傾向把握の必要数

- ・ 事故等の傾向を把握するための必要数・・・100件有れば百分率可能
- ・ 1年で20件ならば5年間分を累積
- ・ 事故件数が少ないならば、ヒヤリ・ハット件数との合算数で対応

② 情報の分類・整理・・・目的は？

- ・ 自社の事故、ヒヤリ・ハットの傾向をつかむのが目的
- ・ 重要な項目を重点的に分類・整理(事故等の相手、発生場所、自分や相手の行動等)
- ・ 多発する事故等の類型がわかれば、絞って対策

③ 根本的な原因の分析・・・原因は一つではない。

- ・ ②で対策をとっても事故が減らない場合、根本的な原因を探る必要あり
- ・ 事故を起こした本人、相手、ハード、環境、安全管理の5つの視点

④ 対策の検討と実施・・・責任追及より原因究明に基づいた対策

- ・ 当事者責任追及に終始しない。対策の検討も③の5つの視点から考える。

⑤ リスク管理をうまく進めるための環境整備・・・実は、これが大きなポイント

- ・ 経営トップがリスク管理の必要性を理解し、積極的に取り組む
- ・ 自社の現状を理解して、リスク管理の体制(要員、教育)や予算を決める
- ・ リスク管理要員の力量を定期的に把握し、必要な教育訓練を実施
- ・ 従業員と目的意識を共有し、全員参加で取り組む
- ・ 自社で対応困難ならば、親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等を活用

【参考】取組事例(ドライブレコーダーの活用)

課題と対応

- ・従来の紙ベースによるヒヤリ・ハット情報等の収集、活用については、集めることが目的となっており、その質と量、活用方法に課題があると考え、ドライブレコーダー映像を活用し、こちらから見せてあげて、問いかける教育、指導方法に変更

取組の概要

- ・①イベント情報を活用した取組運行管理者は、**日々のイベント情報のうち6項目(急減速、衝撃、速度、車間距離、横断歩道、交差点)**をヒヤリ・ハット情報として定め、発生当日の乗務後点呼時にフィードバックを実施
- ・②気づきを与えることを目的とした取組
 - ・毎月2回、運行管理者と乗務員が、ドライブレコーダー映像を確認しながら、10項目(発車、右折、左折、バック等)からなる「フィードバックシート」をもとに、例えば、「こう見えるよ」「どう思う」「今度、どうやりますか」という問いかけにより、問題がある運転、行動等について、必要な指導を実施し、乗務員に気づきを与えることを目的としたフィードバック手法に変更
 - ・当該フィードバック手法については、**ヒヤリ・ハット情報の収集だけでなく、良い点についても見いだす取組として、乗務員のモチベーションの維持にも配慮した点**が特徴であり、**1回のフィードバックでは良い点2つ、ヒヤリ・ハット情報となる指摘は1つ行うこととしている**

被災経験から得られた課題と対応

1. 課題の顕在化

近年、運輸事業者は、従前の被害想定を上回る自然災害により、安全・安定輸送に関わる多くの課題が顕在化。

- ・ バス車両が水没した事例 ①
- ・ バス車両を避難させた事例 ②
- ・ 令和6年能登半島地震における旅客船事業者の対応事例 ③

2. 課題の内容

これらの近年の事例からは、ハード面の強化だけでなく、自然災害発生の前後でのソフト面の対応の重要性が明確になった。

被災経験から得られた課題と対応（事例①）

概要 2019年10月 台風第19号

福島交通株式会社(福島県郡山市)雨水管破裂

◆ 営業所の状況

支社の建物1階部分が冠水、構内のタイヤやドラム缶等が付近一帯に散乱。

◆ 車両の被害状況等

郡山市との協定に基づき、近隣の工場敷地等の浸水区域外に避難させたものの、全ての車両を避難させるに至らず、全車両数165両のうち92両が浸水被害。

◆ 復旧状況

市内一般路線バスについては、発災後運休していたが、徐々に運行再開し、2020年4月1日から全面運行再開。 ➡ 復旧に費やした期間：6か月



明らかにになった課題◆

- ◆ 前回2011年9月の水害後に避難ルールを定め、対応していたが、水位が前回の水害の2倍となり、避難が間に合わなかった。 ➡ 初動洪水警報システムの導入、避難判断基準の運用方針及びチェックリストの作成
- ◆ 平時での訓練の重要性 ➡ 現在定期的に避難訓練実施

被災経験から得られた課題と対応（事例②）

概要 2019年10月 台風19号

長電バス株式会社(長野市)千曲川左岸堤防決壊(10/13(日)発生)

◆ 本社及び長野営業所の状況

車庫敷地が車両出入口側より冠水。
地区停電発生で営業所施設の電源喪失。

◆ 営業所所属車両の状況

須坂駅前駐車場に28両、協力を得られた長野運輸支局に72両の全100両を浸水区域外に避難。

◆ 復旧状況

発災後の翌日(10/14)より一部の路線バス運行を再開、翌々日(10/15)から全面運行再開。

➡ 復旧に費やした期間: **2日間**

◆ 事前の避難計画が未策定であったが、過去の千曲川右岸地区の営業所水没事案を伝承していた管理層による速やかな初動開始。車両避難先・自家発電装置の急遽 協力による確保により、被害を最小化し早期に運行を再開。

明らかにになった課題

◆ 事業継続計画・浸水被害時の避難ルールの策定の必要性

☞ 初動対応できたが人と運に恵まれただけと整理

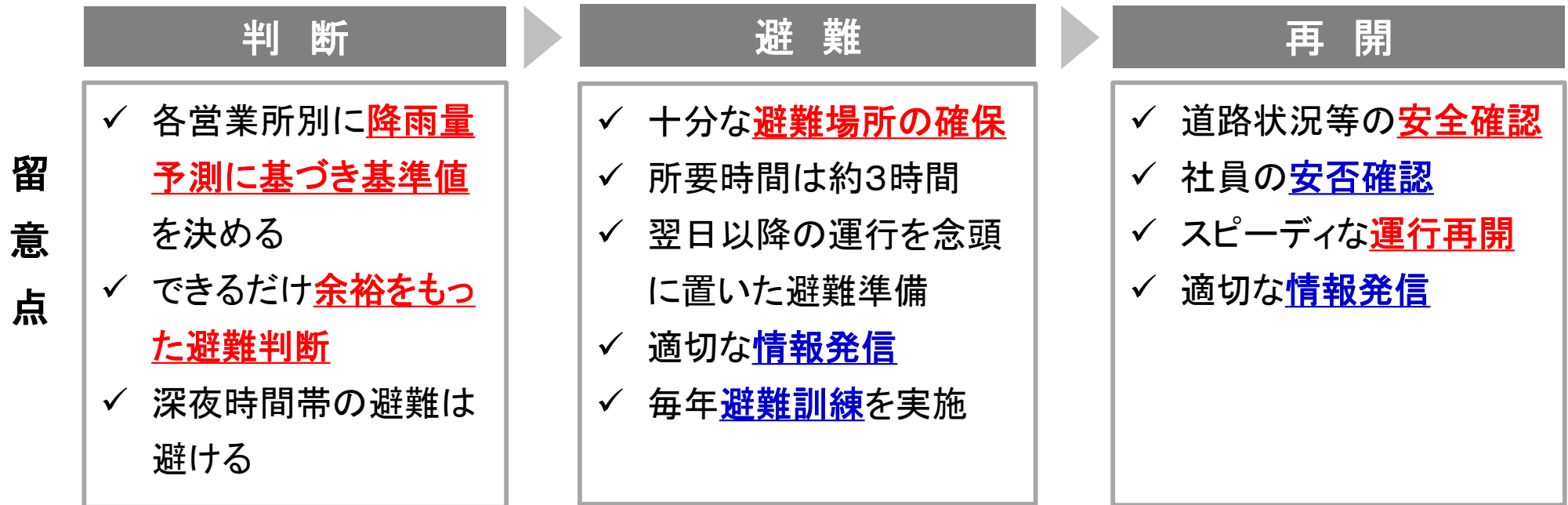
☞ 備えの必要性を痛感、BCP作成、車両避難先の検討中。

◆ 避難訓練・被災経験伝承の実施



福島交通の被災経験・教訓を踏まえた見直し・改善

①避難判断基準の運用方針、②洪水警報システム及び③チェックリストの作成について



対 応 策

①避難判断基準の決定

例 郡山支社の場合
基準雨量：150mm/24h
継続時間：3時間連続以上

②洪水警報システムの構築

- ①150mm以上/24hで警報
- ②3時間連続で避難判断

③簡潔なチェックリストの作成

「避難」⇒「再開」のフェーズにおいて、1.お客様、2.運行管理、3.事務所、4.整備、5.避難先の対応においてやること(To do list)を整理したチェックリストを策定し、「適切・的確な避難開始から完了」⇒「運行再開」の実施を図っている。

責任者の携帯電話へプッシュ通知

出典：福島交通(株)の資料を基に作成

被災経験から得られた課題と対応（事例③）

概要 能登半島地震（2024年1月1日16時10分発生）

佐渡汽船グループ

◆ 発生時の対応（新潟市、佐渡市、上越市 震度5強）

- ・ カーフェリー（CF）2隻、ジェットfoil（JF）2隻が運航 各船の船長判断と運航管理者の指示で沖合いに避難及び待機（各船との無線や船舶電話は使用可能）
- ・ 非常対策本部を立ち上げ、情報の収集及び発信、関係機関との調整後、運航再開（旅客下船）等を実施
- ・ 翌日の運航再開の判断に関する経営トップの指示

◆ 旅客への対応

フェリーターミナル内に休憩所を設置し、毛布や飲食を提供

◆ 被害、復旧及び通常運航までの状況

直江津港（当時、CFは冬季運休中）で液状化や地割れ等の被害（応急措置完了）

明らかになった課題と今後の対応◆

◆ マニュアル及びフローチャートの見直し

① 非常対策本部の立ち上げや対応判断の体制（経営トップ等の不在）、② 各担当ごとのフローチャート作成（CF、JF、貨物船、運航管理部署等）、③ 様々な場面の想定とマニュアル及びフローチャートへの追加、④ 沖出し後の旅客の下船等の対応及び旅客への情報発信方法等の追加

◆ より具体的な場面を想定した自然災害対応訓練の実施



5. (8) 重大な事故等への対応 ガイドライン本文(1/2)

(8) 重大な事故等への対応

- 1) 事業者は、通常に対応措置では対処できない程度・規模の事故、自然災害、テロ、感染症等(以下「重大な事故等」とする。)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に、その責任者を定め、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、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、関係する要員に事故等の発生を速やかに報告するとともに、適宜、事故等の内容、原因、再発防止策等を伝達し、1)の対応手順により組織横断的に迅速かつ的確な対応を図る。

5. (8) 重大な事故等への対応 ガイドライン本文(2/2)

- 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、事業内容に応じた組織横断的な重大な事故等への対応訓練**(情報伝達訓練や机上シミュレーション等を含む。)を定期的に行う。
- 5) 事業者は、必要に応じて、4)の訓練や過去の重大な事故等の対応における**反省点、課題等**を取りまとめ、1)の対応手順、**対応のための組織・人員体制、輸送施設等の見直し・改善**を図る。
- ★6) 事業者は、重大な事故等への対応(復旧措置を含む)については、地方自治体、国の行政機関、事業者団体、他の事業者等との**定期的な訓練等の機会を通じ、連携強化に努める**。★
- ★(注) 自然災害への対応については、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「**運輸防災マネジメント指針**」を参照願う。★

重大な事故等への対応

P 重大な事故等への対応手順の作成と周知

手順書等

- ・責任と権限
- ・連絡体制
- ・原因分析
- ・応急措置、対応措置等

安全管理規程
事故処理要領
緊急対応マニュアル
災害対応マニュアル等

A 手順書、訓練等の見直し

例えば、安全マネジメント委員会での
審議・決定など

C 対応訓練の評価

反省会等開催

- 問題点の洗出し
- ・責任と権限
- ・連絡体制
- ・応急措置、対応措置等

D 対応訓練の実施

- 自然災害はシナリオレスも効果的
- 対応手順の有効性を確認
- 訓練の目標を設定することも有効
- 定期的に実施（年1回程度）
- 机上シミュレーションも可

5. (8) 重大な事故等への対応 ポイント

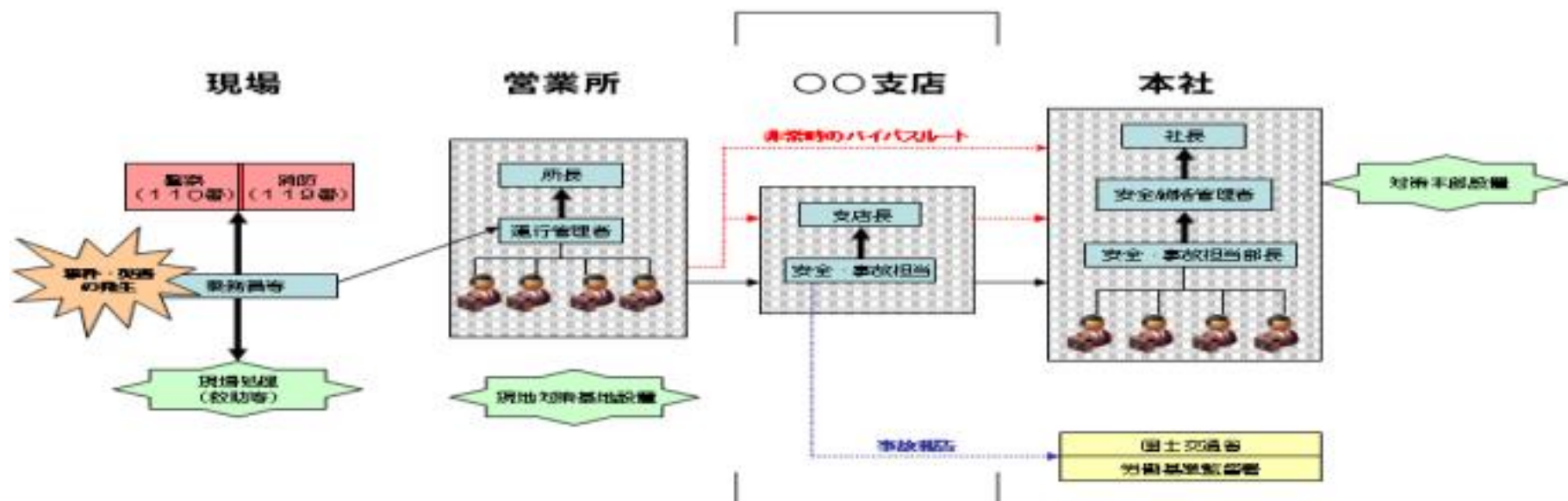
<現場での対応>

- 事故・自然災害発生時の手順の浸透
 - ①けが人の救護
 - ②二次災害の防止
 - ③警察・消防等の公的機関へ連絡
 - ④会社へ連絡 他
- 連絡先の最新化、必要な要員へ提供
- 年1回連絡訓練等の実施
- 訓練後の反省会

<本社での対応>

- 事故・自然災害発生時の召集者の明確化
- 関係者に最新の召集者リストを提供
- 年1回以上の一斉メールによる緊急参集訓練
- 全社的な重大事故・自然災害対応訓練
- 訓練後の反省会
- 地方自治体、他事業者等との訓練等を通じた連携強化

<重大事故等発生時の報告の流れ>



他事例からの学び

■他事例学からの学び

自然災害対応の取組は、自然災害が実際に発生しない限り、その成果が見えにくいのも事実です。このため、実際の自然災害に対応した同業他社、他モードの事業者の取組とその成果と教訓、その後の改善の取組状況を学び、**「他山の石」として、自社の取組に反映させること**が効果的と考えられます。

【参考】大臣官房運輸安全監理官は、以下のWEB サイトで取組事例を公開しています。

【国交省 取組事例】 https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html

現在、自然災害への対応に関する取組事例を収集中、今後、追加予定です。



【取組事例】災害対応車両の導入

自動車モード（バス）＜しずてつジャストライン株式会社＞

概要

平成28年3月に乗務員の運転技能向上を目的に訓練用の車両（**安全運転訓練車**）を導入。この車両には、大規模災害が発生し、事務所が倒壊等により運行管理が出来なくなった際に、**バスの運行を継続するために必要な機能を装備**している。これにより、災害地域の運行状況を把握し、**早期の運行再開に向けた体制を構築**している。

【安全運転訓練車内災害対策機能エリアに搭載されている設備・機能】

＜情報発信・情報収集＞

無線機、広域用の無線アンテナ（車外）、情報収集用のTV、防災ラジオ、パソコン、

モバイルデータ通信装置

＜運行管理＞

アルコール検知器、デジタルタコグラフ解析器、簡易金庫解錠器

＜電源の確保＞

発電機



訓練車の見取り図



発電機



災害対策機能機器

取組の効果

- ① 災害発生後、**早期に運行が再開できる体制の確立**
- ② 乗務員の**防災意識の向上**

【取組事例】 貨物船の緊急出港訓練の実施

海事モード（内航貨物） ＜日鉄物流株式会社＞

概要

甲板部職員による主機の緊急起動訓練。 運航船舶が地震による津波に遭遇した際に、主機を緊急起動して港外に避難することにより安全を確保。

取組

着岸中の船舶は、一部の乗組員を残して上陸することが多く、甲板部の職員のみが乗船している時に地震が発生した場合、**機関部の職員が乗船していないため、主機関が起動できないことが懸念**される。これは、通常、甲板部の乗組員は、主機関の起動に関する訓練を受けていないためである。

甲板部乗組員への主機起動訓練の実施は、日鉄物流の **2018 年重点活動項目** であり、主な活動内容として、「**津波等により緊急出港の備えとして、甲板部乗組員に対する主機起動を実施**する。」としている。2018 年 6 月からの起動マニュアル作成船舶数は約 68 隻、訓練の実施船舶数は約 39 隻。

取組の効果

自社船の震災遭遇に端を発して必要性を感じた訓練であり、実際に災害に直面した場合、**訓練以上に行動することは困難との考え**に基づいており、**非常時の備えとして有効**であると認識。



【緊急起動の訓練状況】

【取組事例】 災害時の電源喪失リスクへの対策

航空モード（回転翼）＜オールニッポンヘリコプター株式会社（ANH）＞

概要

北海道胆振東部地震（2018年9月）の際に発生した北海道全域大停電「ブラックアウト」を契機に、大規模災害が発生した場合でもNHKからの報道取材要請に対応すべく運航を継続できる体制構築が重要との認識が高まった。

ANHは、NHKのニュース等のための取材フライトを専業とし、NHKは、災害対策基本法で報道機関として唯一、国の指定公共機関に指定され、自然災害発生時に迅速・正確に国民に情報を伝える役割を担っている。このため、回転翼機を使用したNHK 報道の国内の航空取材のほぼ全てを担っていることから、非常に高い運航継続性を維持することが求められる。

国内基地・拠点のうち7か所（札幌、仙台、東京、群馬、静岡、福岡、沖縄）に非常用予備電源を順次整備中。導入時、給電停止による仮想停電における自動起動での発電機稼働と給電回復時の自動停止の動作確認を兼ね訓練を実施後、週1回の自動試運転を実施。

【非常用予備電源の設備概要・機能】

- ・各基地の3日間の停電に備えた燃料確保
- ・維持管理が簡易な燃料：LPガス
- ・停電発生時の自動起動による発電開始機能
- ・復電時の自動停止機能
- ・セルフチェック機能（週1回の自動試運転を実施）



（ANH 本社屋上電源設備）



（ANH 福岡基地電源設備）

取組の効果

- ① 大規模停電時においても、報道取材ヘリの運航が継続できる体制の確立
- ② 大規模災害発生後、早期に運航が再開できる体制の確立

その他(参考となるWeb情報等)

■川の防災情報(国土交通省)

原則、国または都道府県等が管理している一級河川、二級河川の情報(国、都道府県等が管理している水位観測所、雨量観測所等の情報)を対象とし、目的に応じて必要な情報を探することができます。

The screenshot displays the '川の防災情報' (River Disaster Information) website interface. It features a grid of 10 panels providing real-time data and maps:

- ダム状況通知** (Dam Status Notification): Lists dam types and their status.
- レーダ雨量 (XRAIN)** (Radar Rainfall): Shows radar rainfall maps.
- 気象警報・注意報、土砂災害警戒情報** (Weather Warnings and Landslide Disaster Precaution Information): Displays maps of weather warnings and landslide risks.
- 河川カメラ** (River Camera): Provides live video feeds from various river locations.
- 川の水位情報** (River Water Level Information): Shows maps of river water levels.
- 洪水の危険性が高まっている河川** (Rivers with High Flood Risk): Lists rivers with high flood risk.
- 強い潮流が観測されている土砂流出所** (Sediment Outflow Points with Strong Currents): Shows maps of sediment outflow points.
- 洪水予報、水位到達情報** (Flood Forecast and Water Level Arrival Information): Provides flood forecasts and water level arrival information.
- 洪水キキクル (危険度分布)** (Flood Ki-Ki-Ku (Risk Distribution)): Shows maps of flood risk distribution.
- 土砂キキクル (危険度分布)** (Landslide Ki-Ki-Ku (Risk Distribution)): Shows maps of landslide risk distribution.
- 水害リスクライン** (Water Disaster Risk Line): Displays maps of water disaster risk lines.
- 避難情報** (Evacuation Information): Provides maps of evacuation information.

At the bottom, there are search bars and QR codes for further information:

- 川の防災情報** (River Disaster Information) search bar with a QR code.
- 川防 English** (River Disaster English) search bar with a QR code.

Footnote text at the bottom of the page:

※「気象警報・注意報、土砂災害警戒情報」「洪水キキクル (危険度分布)」「土砂キキクル (危険度分布)」は気象庁ウェブサイトへリンクしています。
※「川の水位情報」は危機管理型水位計運用協議会が運用するホームページへリンクしています。
※「アラート」は、市町村等が発令した避難指示などの災害関連情報を、一般財団法人マルチメディア振興センターが収集、メディア等に対して一斉に配信する災害情報共有システムです。
※掲載の情報は、無人観測所から送られてくるデータを観測後速ちに表示しているものが含まれており、観測故障等による異常値がそのまま表示されている可能性があります。
他の水位情報、気象情報も併せて確認してください。

参考となるWeb情報

■防災ポータル/ Disaster Prevention Portal（国土交通省）

国土交通省や各関係機関等の情報提供ツールを一元化して、多言語化やスマートフォン対応等により、国内外の方々が平時から容易に防災情報等を入手できるよう、防災ポータルを公開しています。

〈災害時、見てほしい情報〉

このセクションには、災害発生時に必要な情報を提供する10つのカテゴリが並んでいます。各カテゴリにはアイコンと簡潔な説明が記載されています。

- 被害状況**: リアルタイム情報や速報等により、災害発生後、いち早く被害の状況を見ることができます。
- 気象状況**: 台風などの気象情報のほか、国土交通省等による雨量や河川の水位などを見ることができます。
- 逃げるための情報**: 避難所等の防災施設を検索できます。
- 交通・物流情報**: 交通規制等の道路交通情報や鉄道・航空会社の運行情報、物流会社の配送状況を見ることができます。
- 被災者支援情報**: 避難所や防災センターの確保状況、行政の対応情報、防災施設を検索できる防災マップ、多言語生活情報などを見ることができます。
- 被災者支援情報**: 避難所や防災センターの確保状況、行政の対応情報、防災施設を検索できる防災マップ、多言語生活情報などを見ることができます。
- ライフライン情報**: 避難所のライフライン状況（電気・水道・ガス・通信）を見ることができます。
- 安否情報**: 災害発生後サービスや安否確認検索サービスから、知人の安否情報を見ることができます。
- 地域の情報**: 電力設備、電力設備、鉄道設備、Xによる地域の情報を見ることができます。

関係機関の情報提供ツールが
一元化



〈日頃から知ってほしい情報〉

このセクションには、日頃から知っておくべき防災情報を提供する6つのカテゴリが並んでいます。

- 被害想定**: 起こりうる自然災害について、想定される被害状況やハザードマップ等を見ることができます。
- 身の守り方**: 災害の避難知識や、災害時に身を守るための知識を見ることができます。
- 路線情報**: バス・鉄道の路線図を見ることができます。
- 私たちの取り組み**: 国土交通省等が取り組む災害対策などの情報を見ることができます。
- 路線情報**: バス・鉄道の路線図を見ることができます。
- 観光情報**: 観光情報や観光Wi-Fi、官定観光等の情報を見ることができます。

〈旅のお役立ち情報〉

Point 対応言語は8言語

この図は、防災ポータルが対応している8つの言語を示しています。中心には「日本語」があり、その周囲には「中文（繁体・简体）」、「English」、「한국어」、「Portuguese」、「Tiếng Việt」、「Vietnamese」、「日本語」が配置されています。

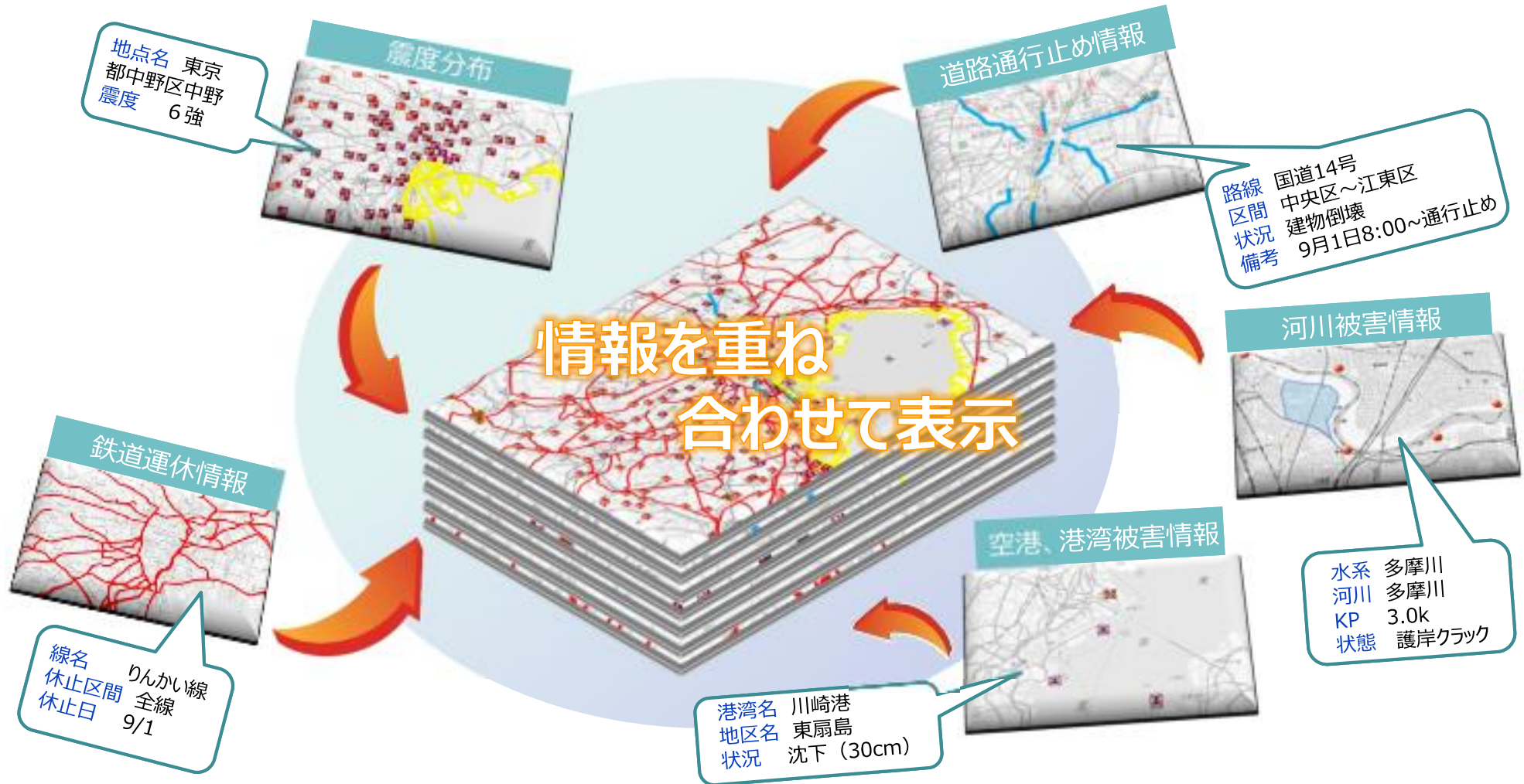
防災ポータル

検索

参考となるWeb情報等

■統合災害情報システム（DiMAPS）（国土交通省）

地震や風水害等の災害時に、国土交通省の関係部局からの被害報告や他システムの情報等をWeb地図上に集約し、統合表示するシステムで、災害情報の迅速な共有が可能となります。被害の全体像を含め災害対応に必要な情報を迅速に把握し、オペレーション等に活用ができます。



統合災害情報システム

検索



参考となるWeb情報等

④訪日外客等への災害情報提供（日本政府観光局）

日本政府観光局（JNTO）にて、自然災害時等の非常時に役立つ各種情報提供が行われています。

○多言語コールセンター「Japan Visitor Hotline」（050-3816-2787）

- ・病気、災害等、非常時のサポート及び一般観光案内を実施。
- ・365日、24時間、英語・中国語・韓国語で対応。

○公式Twitter／微博（Weibo）「Japan Safe Travel」

自然災害に関する警報・注意報、各交通機関の交通障害、感染症や熱中症の注意喚起など訪日中の旅行者の安心・安全につながる情報を配信。

※URL(X) : <https://twitter.com/JapanSafeTravel>

※URL(微博) : <https://weibo.com/u/7385501623>



○スマートフォン向けアプリ「Japan Official Travel App」

このアプリ内の以下の項目で災害関連の各種情報提供を実施。災害時にはChatbotも利用可能。

「In Case of Trouble」・・・大使館・領事館情報

「Points of Interest」・・・病院情報、避難場所・避難所情報 等

「Safety Assistance」（Other内）・・・災害情報、災害時に役立つ表現 等

「Route Search」・・・路線情報、経路案内情報

※ダウンロード用URL : <https://www.jnto.go.jp/smartapp/eng/about.html>



○JNTOグローバルウェブサイト

このウェブ内のImportant Notice内の「Japan Safe Travel Information」で、災害情報、主な鉄道・空港・航空の情報、医療関係情報等を提供。

※URL : <https://www.japan.travel/en/news/JapanSafeTravel/>



※詳しくはコチラ➡ https://www.jnto.go.jp/jpn/projects/visitor_support/safetravelinfo.html

※Japan Official Travel Appにおける避難場所・避難所情報表示の例



(9)関係法令等の遵守の確保

事業者は、輸送の安全を確保する上で必要な事項に関し、関係法令等の規定を遵守するための体制・仕組みを構築する。安全統括管理者等は、各部門や各要員における関係法令等の遵守状況及び構築した体制・仕組みが有効に機能しているかを定期的に確認する。

5. (9)関係法令等の遵守の確保 ポイント

1. 経営層・管理者層が関係法令等遵守、コンプライアンスの認識を持つことが大前提
2. 認識した上で遵守すべきことを正確に理解
3. 正確に理解するため、最新法令等の改正状況を把握

(1) 総務省の「e-Gov法令検索」を活用

(<https://elaws.e-gov.go.jp/>)

(2) 業界紙を活用

(3) 業界団体等からの法改正情報を活用

チェックリストを用意して遵守状況を確認



中項目	小項目
1. 事業計画等(注1)	(1) 乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。
2. 帳票類の整備、報告等(注1)	(1) 事故記録が適正に記録され、保存されているか。
	(2) 運転者台帳が適正に記入等され、保存されているか。
	(3) 車両台帳が整備され、適正に記入等されているか。
	(1) 運行管理規程が定められているか。
	(2) 運行管理者に所定の研修を受けさせているか。
	(3) 事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。

出典: 公益社団法人 全日本トラック協会
貨物自動車運送事業安全性評価事業
評価項目抜粋

5. (9)関係法令等の遵守の確保 取組み事例

- 自主点検:

- ① **営業所による点検**: 点検調査票に基づき半期毎に現場自主点検。
- ② **本社安全管理部署による点検**: 貨物自動車運送事業法の運行・整備・点呼等を含む35の重点項目についてチェック。重点項目に不適正な事項があれば当該営業所を徹底的に指導。
- ③ **旅客船事業者(B社)**では、**安全教育指導室**が法令毎(例示:海上衝突予防法、船員労働安全衛生規則)に診断項目、診断基準、根拠規程が取りまとめられた様式に基づいた「**安全診断**」を実施。安全診断の結果は、グループ教育訓練計画に反映し活用。

- アンケート: 半期毎に、全社員のなかから無作為に社員を抽出してコンプライアンスに係る意識調査(アンケート)を継続的に実施。経年の社員意識変化もウォッチ。
- 効率的なチェック: **業務監査や会計監査の際に、法令等への適合性監査**も実施。

- **一口コメント**

1. 関係法令等遵守のPDCAが回り出したら・・・。
2. **社内で暗黙の了解**となっている事項(例示:指定配送ルート逸脱、作業時の安全装具の未装着)を洗い出す。
3. 現場の理解を得て、ひとつひとつ改善する。
4. **会社の本気度を示さない**と現場はついてこない。

5. (10)安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等 ガイドライン本文

(10)安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等

- 1) 事業者は、安全管理体制の構築・改善の取組に直接従事する要員、即ち、経営トップ、安全統括管理者等、各部門の安全管理に従事する責任者及びその補助者等並びに安全管理体制に係る内部監査を担当する者に対して、運輸安全マネジメント制度の趣旨等の理解を深めるため、次に掲げる事項に関し必要な教育・訓練を計画的に実施し、その有効性、効果を把握し、必要に応じて、当該教育・訓練の内容等の見直し・改善を図る。
 - ① 本ガイドライン(運輸安全マネジメント制度の趣旨・ねらい、安全管理体制におけるPDCAサイクルの概念等を含む。)及び★運輸防災マネジメント指針の内容★
 - ② 安全管理規程
 - ③ 関係法令等
- 2) 1)の教育・訓練の内容は、安全管理体制の構築・改善の取組に必要とされるもので、要員が理解しやすい具体的なものとする。
- 3) 事業者は、1)以外の現業実施部門の社員・職員等の必要な能力の習得及び獲得した技能の維持のための教育・訓練・研修を計画的に実施し、その有効性、効果を把握し、必要に応じて、当該教育・訓練内容等の見直し・改善を図る。
- 4) 事業者は現業実施部門の管理者に対して、安全管理体制を運用する上で必要な能力を習得させるための教育・訓練・研修を計画的に実施する。
- 5) 事業者は、「事故、★被災等」の教訓を風化させないための★取組を行う。

5.(10)各種教育・訓練のPDCAサイクル

運輸安全マネジメント制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練や現場要員の技能の維持・向上の教育・訓練については、以下のとおり、**PDCAサイクルを機能させることが重要**

P 教育・訓練年間計画の作成・周知

各教育・訓練担当部署での
企画・立案→社内周知

D 教育・訓練の実施

年間計画に沿って各部署や研修施設で
教育・訓練実施

C 教育・訓練の効果・有効性のチェック

(教育・訓練の効果・有効性の把握検証等の取組み例)

- ・教育・訓練実施後、アンケートを実施し、教育・訓練の課題等を把握
- ・教育・訓練の参加者に実技・筆記試験等を実施、効果把握
- ・現場巡回、内部監査等で教育・訓練実施後に参加者の実践状況を把握
- ・教育・訓練実施後、参加者の上司が参加者の実践状況を把握 など

A 教育・訓練の内容・手法等の見直し

検証・評価の結果→各種教育・訓練のカリキュラム、実施方法の見直し→次年度の教育・訓練年間計画に反映

5. (10)安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等 ポイント

「教育・訓練」とは？

1.経営管理部門への教育・訓練

経営管理部門は、**マネジメントシステム全体を学びガイドラインを正しく理解**することが必要！

- ・ 運輸安全マネジメント制度の概念理解等
- ・ 経営管理部門・現場の教育制度を構築・検証

2.現業実施部門の要員への教育・研修

- ・ 社内の安全基本方針の周知
- ・ 対象者の年齢、経験及び能力に応じた研修
- ・ 事故分析結果を踏まえた効果的な研修
- ・ 安全教育
- ・ 技能のスキルアップ

「効果の高い教育・訓練法」とは？

- 1.計画的な教育・訓練を継続実施。「継続は力なり」
- 2.参加・体験・実践型の教育・訓練。「山本五十六流」
- 3.効果把握を訓練計画、訓練手法に**フィードバック**

●考え方(参考例示)

「今日採用したドライバーを、明日から営業運転させますか？」

現場への教育・訓練に関して、①計画を作成し、②適切に実施して見極め、③現場の状況を確認し必要に応じて見直し・改善を図っていくのは、経営管理部門の仕事。



●現場の教育制度

計画・実施・検証するのは経営管理部門。

「ドライバーの理解が足りないのは、本当にドライバーさんだけの問題でしょうか？」



●教える力量

教える側が、参加者にとって理解しやすく、内容に工夫を凝らすことが重要。

【参考】 効果を高める教育のポイント

1. 教育内容は今までと同じで良いでしょうか？

【教育期間】

現場が忙しく、時間が確保できない又は受講者の質(年齢、基礎知識 等)の変化に未対応 等

【内容】

- ① 新技術の導入や、現場員の変化(気質、年齢、意欲 等)に対応しているか。
- ② 人の入れ替わりが多い場合、教育回数(機会)は確保されているか。
- ③ 人が入れ替わらない場合、マンネリ化していないか。

2. どのような学習が記憶として定着すると考えますか？

【学習の種類】

- ① Eラーニング……………動画や資料等の学習教材を個人で視聴 等
- ② 講義(集団)……………多人数を対象とし、集団で実施 等
- ③ 講義(個人)……………個人を対象とし、マンツーマンで実施 等
- ④ デモンストレーション……実演を見る 等
- ⑤ グループ討議……………各種テーマに基づく意見交換 等
- ⑥ 視聴覚体験……………自ら体験する実技学習 等
- ⑦ 講師体験……………自らが講師となり、他の人に教える 等

3. 鉄道事業者の取組(例)

内部監査要員の力量維持・向上のために、以下の取組を実施。

- ① 外部講習の受講……………(監査部員のスキル習得)
- ② 運輸安全マネジメント監査研修会の主催
- ③ 監査部員が業務監査を行う運輸部門(経営管理部門)の指導員に対して、監査の講師を行うことで監査部員自身の監査へのより深い理解とスキル向上につなげる。
- ④ 業務監査への立会

5. (10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等 取り組み事例

- 経営管理部門の運輸安全マネジメント制度のコンセプトの理解を深める。
 - ① 外部講師の招聘、外部セミナーへの参加等。
 - ② セミナー参加者による社内説明会。
 - ③ 新任管理者、社員に対する安全教育に運輸安全マネジメント制度に関するカリキュラムを追加。
- 教育・訓練の効果・有効性の把握、検証、見直し。
 - ① 教育・訓練実施後、参加者にアンケートを実施し、当該教育・訓練自体の課題等を抽出し、カリキュラムの見直し実施。
 - ② 教育・訓練実施後、参加者の実践状況を現場巡回、内部監査等で把握。
- 「事故、被災等」の教訓を風化させない。
 - ① 過去の事故映像等を共有。
 - ② 事故体験者、被災者から経験談を説明。
 - ③ 自社の事例を研修教材に活用。

● 一ロコメント

1. 教育訓練のPDCAが回り出したら・・・。
2. 従業員に習得を求める技能(力量)の全体像をイメージ
3. 教育・訓練計画は、求める技能に到達できる内容かを確認
4. これは、技術継承にリスクある事業者が将来に備える考え方でもある。

【参考】 自然災害関連の教育 ポイント ※防マネ指針5. (1)

① 基本を習得する教育

- a. 研修・教育を行うにあたっては、緻密で専門的ではなく、簡潔で理解しやすい実践的な内容とすることが必要。
- b. 型通りやってくる自然災害はなく、現場での各社員等の対応力が必要。
発災時に役立つのは基本理念と基本動作、その上に立つ柔軟な応用力。
- c. 基本となる心構えや手順は研修で習得、応用力は実践的な内容の訓練により身につけるという整理も可能。
- d. 研修等の教育は、企業経営の基本理念として、防災と事業継続を重視していることを直接社員等に語りかけ、周知する機会として、大変重要。
- e. 教育に当たっては、防災の技術論にとどまらず、基本理念をしっかり伝達、企業文化を醸成することについて、意識的に取り組むことを期待。

【参考】 自然災害関連の訓練 ポイント ※防マネ指針5. (2)

② 実践的な訓練とその企画



▶ 訓練で覚えたことが実践で役立つ



留意すべき点

- a. 経営トップが参加
- b. できるだけ多くの関係者(他の事業者、地方自治体、国の行政機関等)の参加を募集
- c. 時間と情報の制約がある中で、関係者との調整、的確な意思決定、実践さながらの訓練を企画
- d. 地震、風水害、火山噴火といった異なる災害態様の訓練シナリオを企画、適時にシナリオを変え実施
- e. 実際の第一報は、不正確・不確実な情報が多い
- f. 直後に必ず振り返りを実施。
- g. 地方自治体、地方運輸局や地方整備局が主催する防災訓練へ積極的に参加



5. (11)内部監査 ガイドライン本文(1/2)

(11)内部監査

- 1) 事業者は、安全管理体制の構築・改善の取組に関する次の事項を確認するために内部監査を実施する。なお、**内部監査の範囲は安全管理体制全般とし、経営トップ、安全統括管理者等及び必要に応じて現業実施部門**に対して行う。

また、事業者は、必要に応じて、**親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等**を活用して内部監査を実施することもできる。

- ① 安全管理体制の構築・改善の取組が、安全管理規程、その他事業者が決めた安全管理体制に関する規程・手順に**適合しているか**。
- ② 安全管理体制が適切に運営され、**有効に機能しているか**。

- 2) 内部監査の**一般的な手順等は、以下のとおり**である。

- ① 事業者は、監査対象となる取組状況、過去の監査結果等を考慮して、**監査方針、重点確認事項等を含めた監査計画**を策定する。
- ② 事業者は、監査の範囲、頻度及び方法を定めて、経営トップ、安全統括管理者等に対しては、**少なくとも1年毎に内部監査を実施**する。さらに、重大事故等が発生した際は適宜必要な内部監査を実施する。
- ③ 内部監査を担当する者(以下「内部監査要員」という。)は、監査終了後、監査結果を速やかに取りまとめ、経営トップ及び安全統括管理者に報告するとともに被監査部門関係者に監査結果を説明する。
- ④ 被監査部門の責任者は、監査で指摘を受けた点に対して、必要な是正措置・予防措置を実施する。
- ⑤ 事業者は、実施された措置内容の検証を行い、検証内容を経営トップ及び安全統括管理者に報告する。

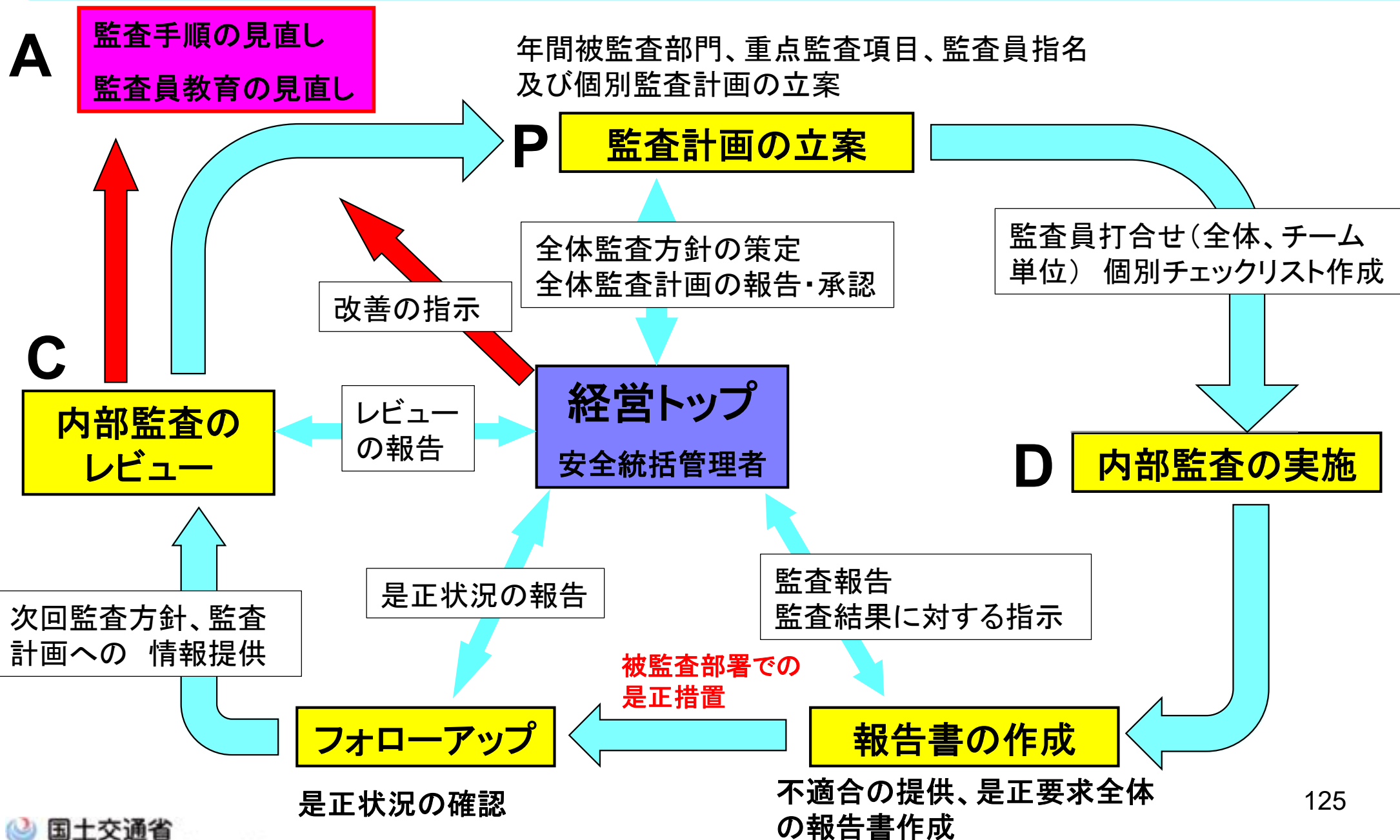
5. (11)内部監査 ガイドライン本文(2/2)

3) 内部監査の実施にあたっては、以下の点に留意する。

- ① 経営トップ等は、内部監査の必要性・重要性を周知徹底する等の支援を行う。
- ② 事業者は、内部監査を受ける部門の業務に従事していない者が監査を実施するなど、監査の客観性を確保する。
- ③ 事業者は、内部監査要員に対して、他部署に展開することが望ましいと思われる優れた取組事例の積極的な収集・活用や是正措置・予防措置の提案などが内部監査の重要な要素の一つであることを伝え、理解を促す。
- ④ 事業者は、内部監査要員に対して、内部監査を効果的に実施するため、内部監査の方法等について必要な教育・訓練を実施する。
- ⑤ 事業者は、内部監査の取組状況や内部監査要員の力量を定期的に把握・検証し、必要に応じて、内部監査の方法や内部監査要員に対する教育・訓練などの見直し・改善を図る。
- ⑥ ★事業者は、内部監査要員に対して、輸送の安全を確保するうえで、自社を取り巻く環境の変化等に伴う新たな課題に適時、適切に対応しているかを確認することが重要であることを伝え、理解を促す。★

(注)安全管理体制に係る内部監査の取組の具体的手法等については、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「安全管理体制に係る内部監査の理解を深めるために」を参照願う。

5.(11)内部監査の流れ



5. (11)内部監査 ポイント

1. 大事なことは、まずやってみる・・・計画も大事だが、実施、見直し、改善のサイクルを回す！

2. 指摘がまったくでない・・・力量、文化、手順

- ・ 監査要員の力量は十分か？・・・実践的な外部研修の必要性(人材育成)
- ・ マイナス文化の会社か？・・・経営トップが主導して意識の切替え
- ・ 不適合だけ探していないか？・・・**優良事項、アドバイスを収集展開**する手順の見直し

3. 経営トップの内部監査が難しい・・・段階的に実施！

- ・ まずは、監査要員に経営トップ以外の監査で経験を積ませる
- ・ 経営トップの発言、会議の議事録、**安全に関する会議体での内部監査**を実施
- ・ 段階的にインタビューによる内部監査に移行

4. 経営トップに何を聞く？・・・大きな視点でのPDCA

- ・ **事業の安全についてのリスク**は何か。(ハード:設備、ソフト:人、システム:手順)
- ・ **リスク対応の考え方**(短期、中期、長期)、実施状況と効果把握、見直し改善

5. 自社の実施が困難(規模、体制、教育)・・・社外の協力

- ・ 親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等の社外の協力が有効

(参考)「事業の安全についてのリスク」とは...？

以下の視点で、自社が営む事業におけるリスクを見出し、対応を促すことが重要

1. 人的要因

- ・生産性と安全の調和
- ・人手不足
- ・高齢化
- ・技術継承
- ・中間管理職
- ・規則違反
- ・うっかり
- ・手順の不備 等

(例) 人手不足により、新たに採用する要員の採用基準を下げざるを得ないことから生じる教育訓練期間の増大が課題であり、教育訓練の方法、プログラム等の見直しが必要

2. 技術的要因

- ・技術・設備等の老朽化
- ・保守: 状態管理、時間管理

(例) 輸送施設等の老朽化が課題であり、対応には長期の更新計画が必要

3. 自然要因

- ・地震
- ・台風
- ・豪雨
- ・暴風
- ・豪雪
- ・感染症 等

(例) 自然災害はリスクとして認識しているが、被災の可能性がある自然災害の種類・被害程度の把握(想定)や、それに基づく備えの検討は未実施

4. 社会的要因

- ・テロ、安全を阻害する行為

(例) バスジャック対応訓練は実施しているが、それ以外の想定は未実施

5. (11)内部監査 取組み事例

1. 実施体制の例:

- ① 監査部門の社員を内部監査要員に指名し監査実施
- ② 監査の都度、安全統括管理者等が各部門から内部監査要員に指名し、監査チームを編成・実施
- ③ **監査役**に安全管理体制を理解頂いた上で、監査実施
- ④ 安全に関する**会議体に内部監査員を同席させて、内部監査実施**

2. 経営トップに対する安全の取組みのチェック例:

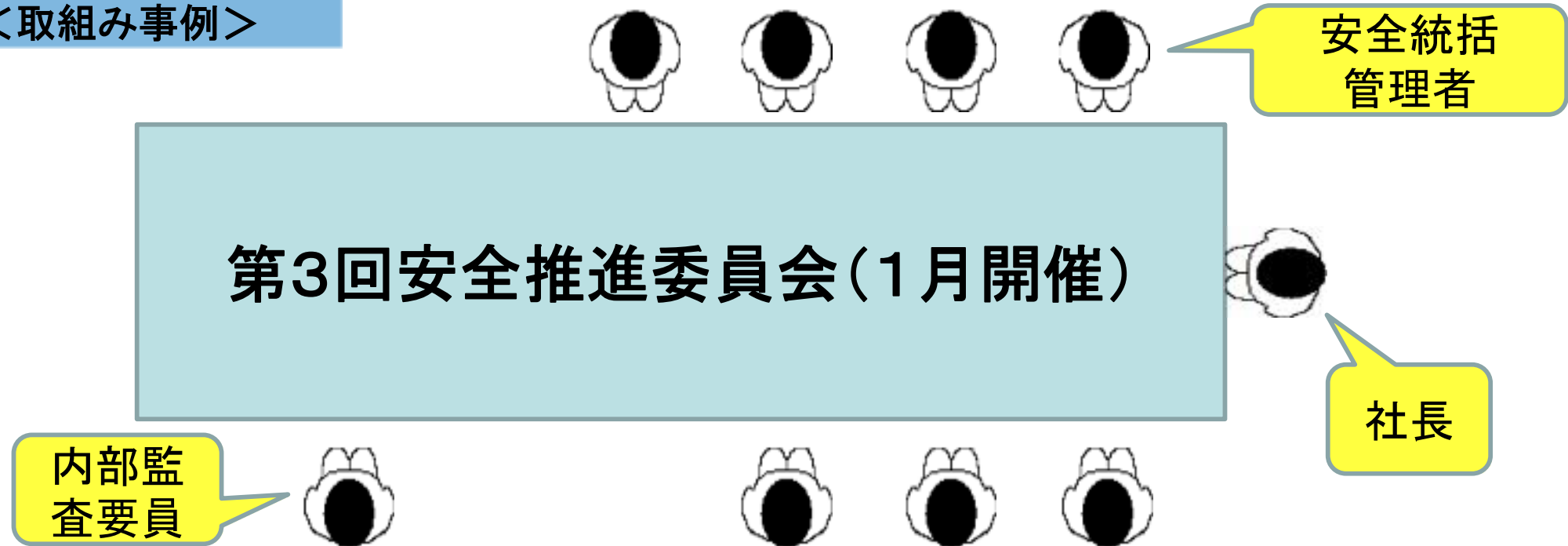
- ① 監査チームが経営トップに直接インタビューを実施・チェック
- ② 監査役に安全管理体制の内部監査手法等を教示した上、監査役がチェック
- ③ トップの発言(会議議事録、メール、社内報、その他)で間接的にチェック

●一口コメント: **内部監査のPDCAが回り出したら...**

1. 適合性の確認に追加して有効性の確認に展開
2. 「**適合性の確認**」とは?
 - ・ 関係法令や安全管理規程その他の社内**ルールが、どの程度遵守**され、どの程度徹底が図られているか。
3. 「**有効性の確認**」とは?
 - ・ 「安全管理体制」が効果的に実施・維持されているか(**各種取り組みが有効に機能し、計画の目的に貢献**されているか)。
 - ・ 「安全管理体制」に、改善すべき点はないか。

5. (11) 内部監査 取組み事例(会議体の活用)

<取組み事例>



●コメント

1. 安全に関する会議体を活用した内部監査

取組みの進捗状況、課題と対応、新たに対応が必要な課題等の検討の場を活用して内部監査を実施

2. 会議体に内部監査要員を同席させ、第三者の視点で社長、安全統括管理者に対して実施して気づきを報告

3. 見るべきポイント

各種取組みの目的達成の状況、課題(脆弱性)の対応状況と成果、見直し改善の視点での議論状況

5. (12) マネジメントレビューと継続的改善 <マネジメントレビュー>ガイドライン本文(1/2)

(12) マネジメントレビューと継続的改善 (マネジメントレビュー部分)

1) マネジメントレビュー

- ① 経営トップは、安全管理体制が適切に運営され、有効に機能していることを確認するために、少なくとも1年毎にマネジメントレビューを行う。さらに、重大な事故等が発生した際は適宜実施する。
- ② 経営トップは、マネジメントレビューの際に、例えば以下に示す安全管理体制に関する情報を確認し、安全管理体制の改善の必要性和実施時期、必要となる資源等について検討を行う。
 - ・社員・職員等への安全方針の浸透・定着の状況
 - ★・自社を取り巻く環境の変化等に伴う新たな課題への対応状況★
 - ・安全重点施策の進捗・達成状況
 - ★・自然災害、テロ、感染症等への備えと対応に係る取組状況★
 - ・情報伝達及びコミュニケーションの確保の状況
 - ・外部からの安全に関する要望、苦情
 - ・事故等の発生状況
 - ・是正措置及び予防措置の実施状況
 - ・安全管理体制の実施状況及び改善の必要性の有無
 - ★・教育・訓練の実績、安全上の課題に対する教育・訓練の効果★
 - ・内部監査の結果
 - ・改善提案
 - ・過去のマネジメントレビューの結果に対する対応状況
 - ・国の保安監査や運輸安全マネジメント評価の結果
 - ・その他必要と判断した情報 など



5. (12) マネジメントレビューと継続的改善 <マネジメントレビュー>ガイドライン本文(12)

- ③ マネジメントレビューの具体的な実施体制及び方法は、事業者の安全管理の実態に見合ったものとする。
- ④ 経営トップは、マネジメントレビューの結果として、例えば以下に示す事項を決定する。
 - ・今後の安全管理体制の構築・改善に関する目標と取組計画(次年度の安全重点施策を含む。)
 - ・輸送の安全の確保に関する取組の手順・方法の見直し・改善
 - ・輸送の安全の確保に関する組織・人員体制の見直し・改善
 - ・輸送の安全の確保に関する投資計画の見直し・改善 など

(注) マネジメントレビューの取組の具体的手法等については、国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「安全重点施策とマネジメントレビューの理解を深めるために」を参照願う。

マネジメントレビュー(安全管理体制全般の見直し)

マネジメントレビュー(安全管理体制の見直し)は、少なくとも年に1回、事業者における安全管理体制全般について、経営トップの主導のもと、包括的に評価すること
(※事業者の安全管理体制全般のPDCAサイクルのAの取組み)

マネジメントレビューに必要な情報
(インプット)

安全管理体制の実施状況に関する必要な情報を網羅的に収集・整理
(例えば)

- ・輸送の安全に関する**目標や計画の達成状況・進捗状況**
- ・安全管理体制に係る**内部監査の結果**
- ・**事故・トラブル等の発生状況**
- ・**自然災害対応に係る取組状況**
- ・現場や利用者からの意見・要望
- ・保安監査結果
- ・運輸安全マネジメント評価結果
- ・その他、安全管理体制上の課題等

マネジメントレビュー実施

(方法その1)
経営トップが出席する**会議体(見直し会議等)**で審議・決定

(方法その2)
安全統括管理者が左記情報を取りまとめ、**経営トップに直接報告**しトップが見直しを指示

マネジメントレビューの結果
(アウトプット)

改善の必要性、方向性、実施時期等を決定
(例えば)

- ・安全方針の改正・維持の決定
- ・**次年度の安全重点施策(安全目標・取組計画)の策定**の決定
- ・安全管理規程その他安全に関する各種手順書・マニュアルの見直し・維持の決定
- ・**安全の組織体制の見直し**・維持の決定
- ・**安全投資計画の見直し**・維持の決定 など

ポイント: 経営トップが主体的に関与・実施!

5. (12) マネジメントレビュー ポイント

<ポイント>

1. 実施時期は？・・・予算との連動性

取組みを年度計画している場合、「**当該年度**の**取組み状況が把握**」できて、「**次年度**の**予算計画に取組みの経費を計上**」できる時期が望ましい。

例示：毎年2月に予算計画を立てるならば、第3四半期までの取組みを総括できる1月にマネジメントレビュー実施

2. 経営トップに手交する資料・・・見える化と理解しやすさに配慮

- ・ **見える化**・・・取組みの総括に関する資料は、可能な限り**数値化**
- ・ **理解のしやすさ**・・・**現状、問題点、改善方法、来年度の施策に至る流れ**を記載
- ・ **統計データ**・・・数字の羅列は読まれない。**簡単な概要(サマリー)**を添えること

●一ロコメント

1. マネジメントレビューのPDCAが回り出したら・・・。
2. 年度毎に実施した**取組みの年表**を作成
3. 過去に実施した取組みと事故等との推移を比較
4. **取組みの有効性を長期の視点で検証**するために有効

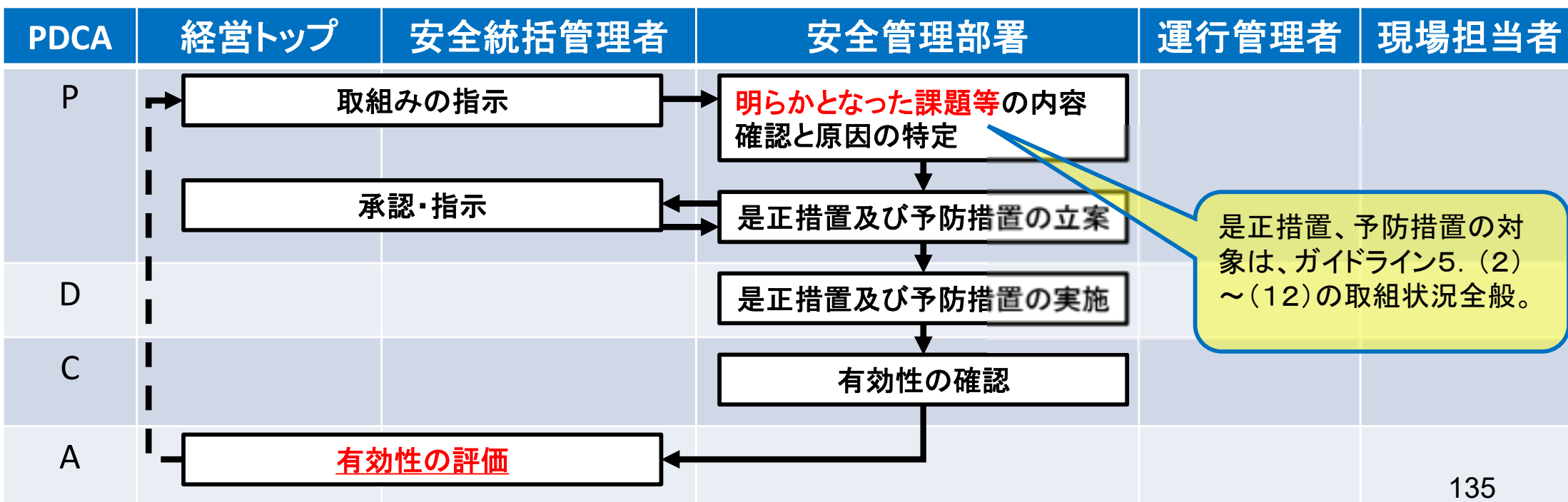


5. (12) マネジメントレビューと継続的改善 <継続的改善> ガイドライン本文及び業務フロー(例示)

2) 継続的改善(是正措置及び予防措置)

事業者は、「マネジメントレビュー」、「内部監査」、又は日常業務における活動等の結果から明らかになった安全管理体制上の課題等については、その原因を除去するための是正措置を講じ、輸送の安全に関する潜在的な課題等については、その原因を除去するための予防措置を適時、適切に講じる。是正措置及び予防措置を実施する際には、以下に定める手順で行う。

- ① 明らかとなった課題等及び潜在的課題等の内容確認
- ② 課題等の原因の特定
- ③ 是正措置及び予防措置を実施する必要性の検討
- ④ 必要となる是正措置及び予防措置の検討・実施
- ⑤ 実施した是正措置及び予防措置の事後の有効性の評価



5. (12) 継続的改善 ポイント

1. 継続的改善

継続的改善とは、日常業務における活動の結果、内部監査、マネジメントレビュー等から明らかになった**安全管理体制の課題等**について、どのように措置するかを決めて、**是正措置、予防措置**を講じること。

2. 対象範囲のイメージ

ガイドライン**5. (2)～(12)**、(13)、(14)取組状況全般
事業における安全についてのリスクへの対応

3. 時期のイメージ

日々の見直し改善であり、時期を定めて行うマネジメントレビューとは異なる。

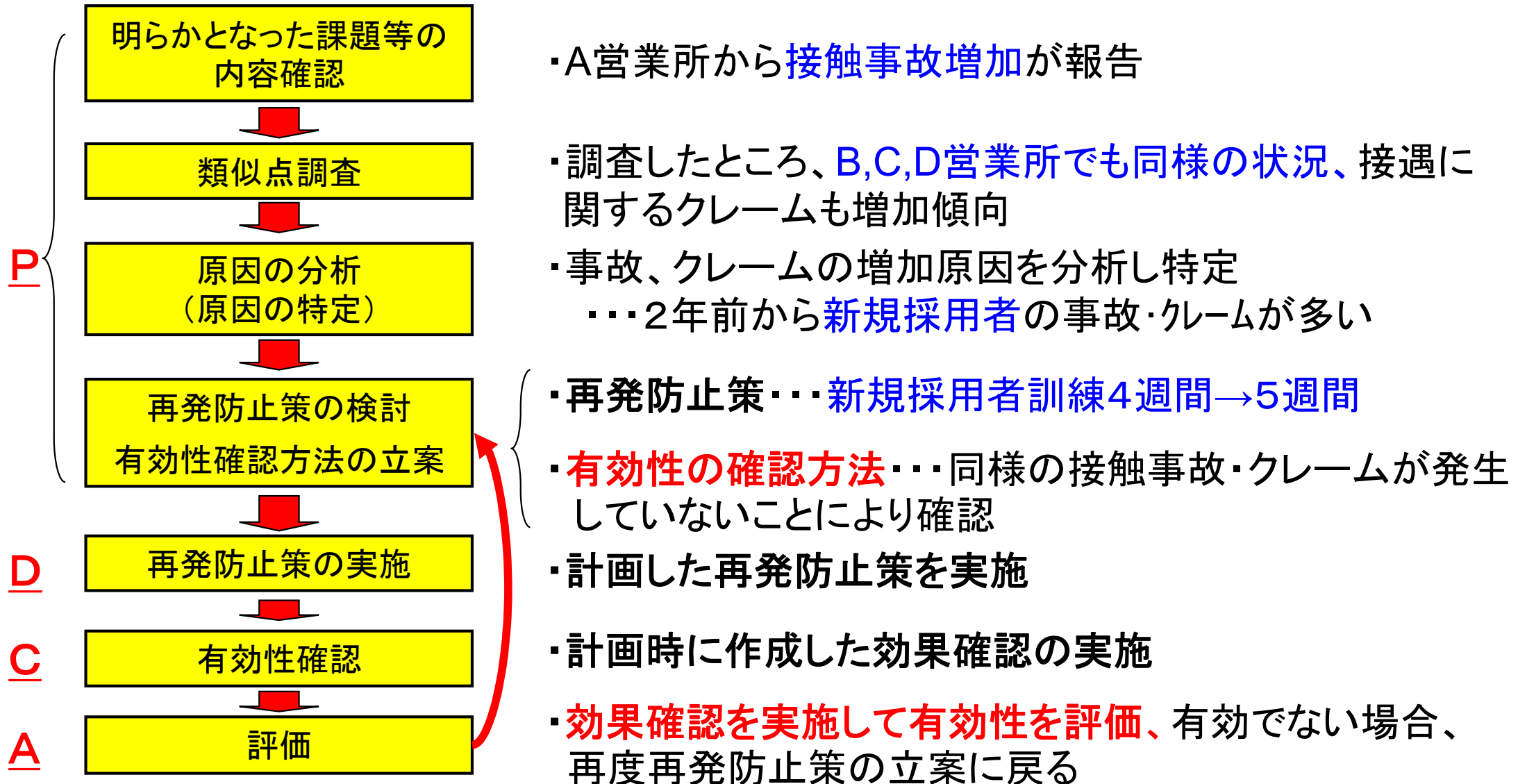
4. 取組みのイメージ

各部署の見直し改善に関する**業務に溶け込んでいることが一般的**であり、特別な手順がある訳ではない。

5. 重要性

経営管理部門は、内部監査、マネジメントレビューを重視するが、**土台である継続的改善を重視**することが望まれる。

是正措置の流れと例示



予防措置の例示(その1・人材不足)

運転者採用募集に対する
応募が不調だが、一定
数の採用が不可避
(昨年春からの傾向)

総務課は、必要数確保
のため採用基準の緩和
を運行課と調整中
(昨年秋からの状況)

- 採用基準緩和でのリスクの発生を想定
- 想定事項への予防
(安全統括管理者の検討)

○安全統括管理者が考えた課題と対応

課題

1. 採用基準緩和で運転経験・技量が十分でない新採運転者が増加
2. 経験・技量不足による事故・苦情増加が想定

対応

- I. 教習センターでの教習期間延長(4週間→5週間)
- II. 見極め後の添乗指導回数の増加(2回→3回)
- III. 営業所の指導運転者による面談(週1回)を実施

予防措置の例示(その2・自然災害)

自然災害（集中豪雨など）への対応手順の整備が急務

安全統括管理者および運行課は、**自然災害への対応手順**の整備等立案

運行課は、気象データなどの収集、他社の取組みの収集、乗務員からの聞き取り、など実施

○安全統括管理者および運行課が考えた課題に対する対応

1. 自然災害の定義付け、自然災害発生時の運行指針、安全確保、連絡体制、などを**運行管理規程に盛り込む**（2021年12月まで）
2. 新たな**規程を社内へ周知**。意見を聞きとり、適宜、見直し、修正
3. 自然災害を想定した**対応訓練を実施**（2022年度）

5. (13)文書の作成及び管理 ガイドライン本文

(13)文書の作成及び管理

- 1) 事業者は、安全管理体制を構築・改善するために、**事業規模等に応じて、次に掲げる文書を作成し、適切に管理する。**
 - ① 安全管理体制を構築・改善する上で、基本となる必要な手順を規定した文書
 - (ア)文書管理手順:文書の承認、発行、改訂等の手順を定めた文書
 - (イ)記録管理手順:記録の分類、保管、廃棄等の手順を定めた文書
 - (ウ)事故情報等管理手順:事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用の手順を定めた文書((7)関係)
 - (エ)重大な事故等対応手順:重大な事故等の対応の手順を定めた文書((8)関係)
 - (オ)内部監査手順:内部監査の手順を定めた文書((11)関係)
 - (カ)是正及び予防に関する手順:是正措置及び予防措置を決定するための手順を定めた文書((12)2)関係)
 - ② 関係法令等により作成を義務付けられている文書
 - ③ その他安全管理体制を構築・改善する上で、事業者が必要と判断した文書なお、適切な文書化を行うことのねらいは、以下のとおりである。
 - ① 安全管理体制の運営上必要な業務内容が明らかとなる。
 - ② その内容が必要とされる要員に理解されることとなる。
 - ③ ①及び②により、**必要な手順が確実な再現性を伴って実施**される。
 - ④ 当該業務に関し、内外からの評価が容易となる。
- 2) 文書は、文書の様式、書式、形態(電子媒体を含む。)等を含め、文書化すべき文書の範囲、程度、詳細さは、事業者が1)の文書化のねらいを踏まえ実効性のある文書管理を行うために適切と判断したものとする。**過剰、複雑な文書化は、かえって文書管理の効率を損なうこととなることから、既存文書をできる限り活用し、過剰に文書を作成しないよう留意し、また、必要に応じて、フローチャート、図、表等を活用する等文書内容を簡明化する。**

取組のポイント

(担当者の異動等があったとしても)誰もが業務を引き継げるよう標準化するために適切な文書の作成及び管理が重要。

5. (14)記録の作成及び維持 ガイドライン本文

(14)記録の作成及び維持

1) 事業者は、安全管理体制の運用結果を記録に残すために、次に掲げる記録を作成し適切に維持する。

① 安全管理体制を構築・改善する上で、基本となる記録

(ア)安全統括管理者から経営トップへの報告に関する記録((4)2)関係)

(イ)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用に関する記録((7)関係)

(ウ)安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練に関する記録((10)関係)

(エ)内部監査の実施に関する記録((11)関係)

(オ)マネジメントレビューに関する記録((12)1)関係)

(カ)是正措置及び予防措置に関する記録((12)2)関係)

② 関係法令等により作成を義務付けられている記録

③ その他安全管理体制を構築・改善する上で、事業者が必要と判断した記録

なお、適切な記録を行うことのねらいは、以下のとおりである。

① 安全管理体制の実施結果が明確になり、内外に達成状況を示すことができる。

② ①により、その**実施結果の評価や「継続的改善等」が可能**となる。

③ データとして蓄積され、業務の一層の効率化が図られる。

2) 記録は、記録の様式、書式、形態(電子媒体を含む。)等を含め、作成・維持すべき記録の範囲、程度、詳細さは、事業者が1)の記録を行うことのねらいを踏まえ、事業者が実効性のある記管理を行うために適切と判断したものとする。さらに、**過剰、複雑な記録化は、かえって記録管理の効率を損なうこととなるから既存の記録をできる限り活用し、過剰に記録を作成しないよう留意し、また、記録は読みやすく、容易に識別かつ検索可能なものとする。**



取組のポイント:

次のマネジメントレビュー時等に、過去の安全対策の実施状況を把握するために適切な記録の作成及び維持が重要。

3. 運輸安全マネジメント評価について

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、①輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努める、②安全管理規程の作成、③安全統括管理者(役員以上)の選任を義務付け等
- 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 | ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用 |
| ② 安全重点施策の策定、見直し | ⑤ 教育・訓練の実施 |
| ③ コミュニケーションの確保 | 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**経営管理部門**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ガイドラインに沿って評価・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

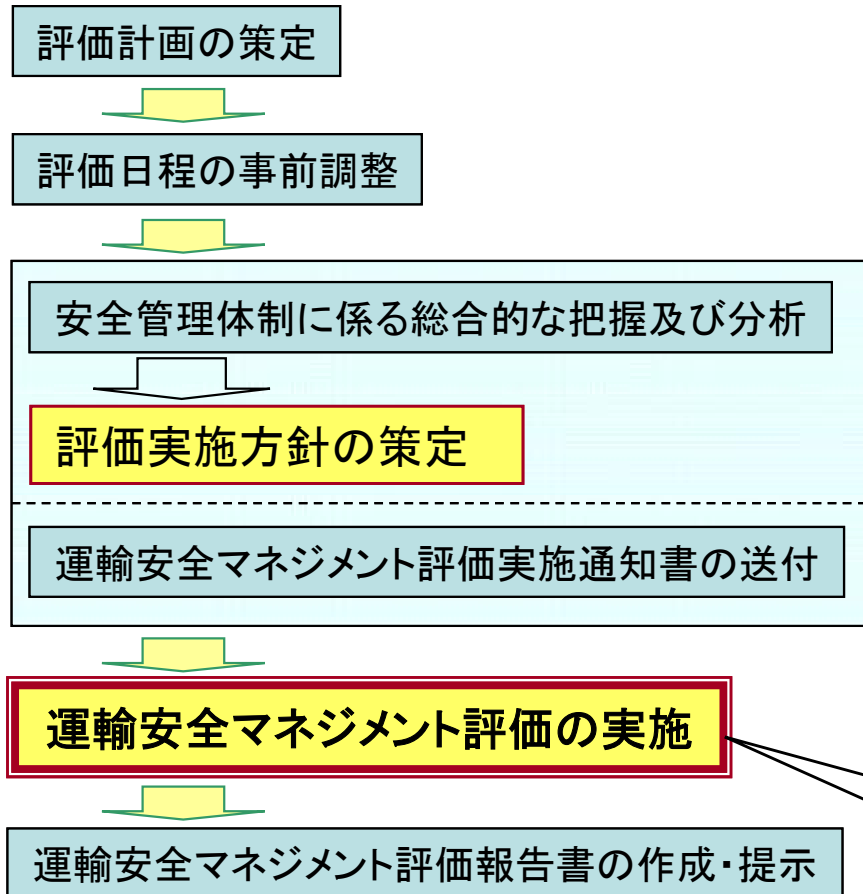
保安監査

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)

「運輸安全マネジメント評価」の実施イメージ(全体の流れ)



運輸安全マネジメント評価の実施の様子

- 実施期間：2～3日間で実施
- 場 所：事業者の本社等
- 作業内容：経営トップほか経営管理部門へのインタビューと書類の確認
- 評価指針：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

<運輸安全マネジメント評価日程例>
～ 2日間の場合 ～

1 日 目	10:00	オープニングミーティング
	10:30	トップインタビュー
	13:00	安全統括管理者インタビュー
	14:30	安全推進室長インタビュー
	16:00	文書・記録の確認
	17:00	初日終了

2 日 目	9:30	文書・記録の確認
	10:30	評価担当者打合せ
	16:00	クロージングミーティング
	16:30	評価終了

ホームページ情報について

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取組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するとともに、運輸安全マネジメント制度に関する参考資料(小冊子等)についても公表しています。

また、「運輸安全に関する最近の動き」、「運輸安全取組事例の紹介」等の運輸安全情報を提供するためメールマガジンを発行しております。

以下のアドレスからご覧ください。

【運輸安全取組事例】

運輸安全 取組事例

検索



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

【参考資料(小冊子、パンフレット、研修教材)】

運輸安全 参考資料

検索



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

【メールマガジン(運輸安全)】

運輸安全 メルマガ

検索



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

【運輸安全マネジメント制度解説ビデオの公開】

運輸安全 ビデオ

検索



http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000022.html

ご清聴ありがとうございました。