

運輸安全マネジメントに係る これまでの取り組みと現状の課題

令和7年11月19日

国土交通省
大臣官房 運輸安全監理官
山崎 孝章



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 運輸安全マネジメント制度の 20年の歩み

(1) 運輸安全マネジメント制度の背景

平成17年にヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道

- 3月 東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故 (死者2名、負傷者2名)
- 4月 J R西日本福知山線脱線事故 (死者107名、負傷者549名)



(J R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**がほとんど行われていなかった。

自動車

- 4月 近鉄バス転覆事故 (死者3名、負傷者20名)
- 大川運輸踏切衝突事故 (スーパーひたちと衝突)



海運

- 5月 九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
- 6月 知床半島観光周遊船乗揚



(J A L 「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組が不十分。
- 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。

航空

- 1月 J A L 新千歳空港における管制指示違反
- 3月 J A L 客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- 4月 A N K 小松飛行場における管制指示違反



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・関係局長等及び民間有識者で構成)

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**

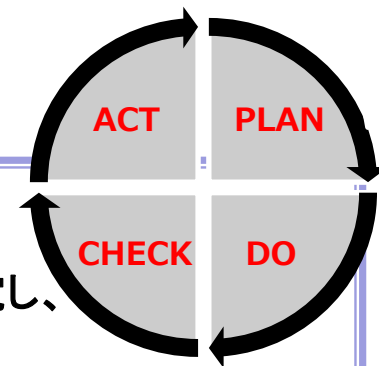
➢ 平成18年3月31日 **運輸安全一括法の公布**
➢ 平成18年度 大臣官房新組織設置

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント制度の開始

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、以下を義務づけ
 - ① 全ての運輸事業者は、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こと。
 - ② 組織的な安全管理を実施すべき運輸事業者は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定めた安全管理規程を作成するとともに、安全統括管理者を選任し、届出ること。
- ◆ 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・運営すること。

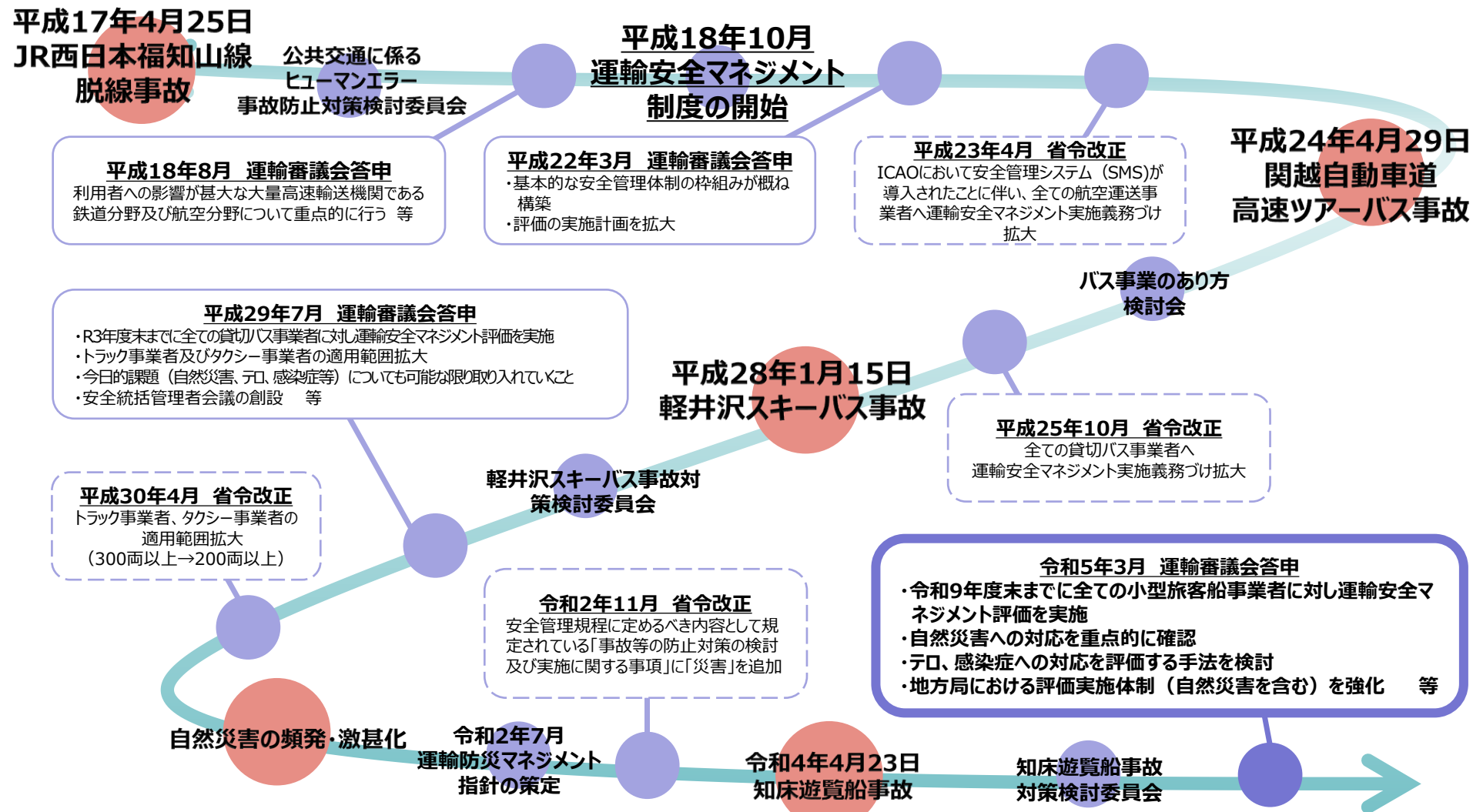


国土交通省

評価
啓発

- ◆ 運輸安全マネジメント評価
安全管理規程の実施状況を確認するために、運輸事業者へ報告の徴収又は立入検査を実施し、継続的に改善に向けて評価を実施
- ◆ ガイドラインの策定
輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定めた安全管理規程のガイドラインを策定
- ◆ 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

(3) 運輸安全マネジメント制度の導入及び見直しの経緯



(4) 各モードの運輸安全マネジメント評価対象事業者一覧

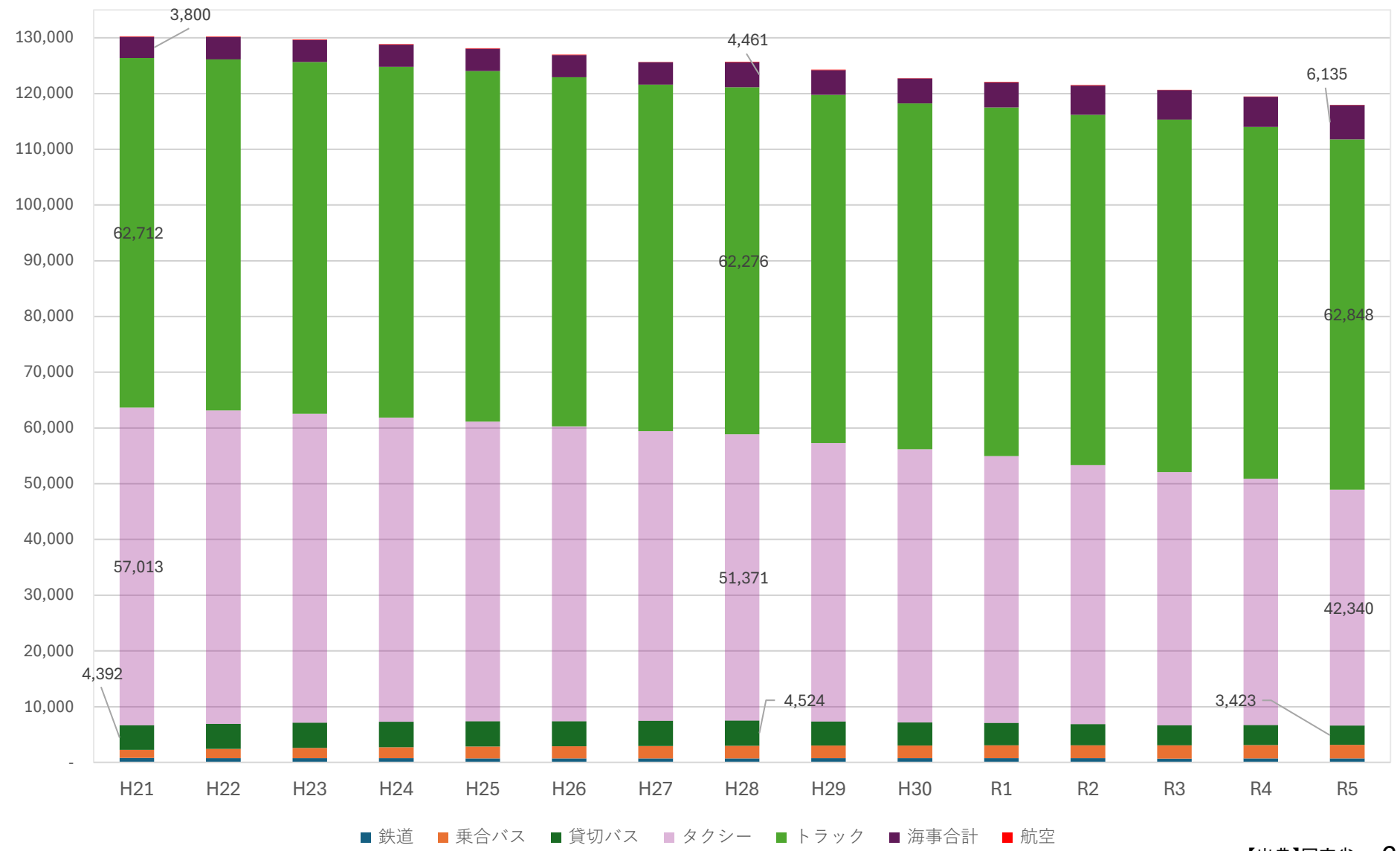
鉄道 モード (735者)	自動車 モード (4,047者)	全モード合計(11,124者)				海運 モード (6,272者)	航空 モード (70者)
鉄軌道	バス	タクシー	トラック	合計		本省評価（より高い安全性が求められる事業者） 45者 地方局評価 407者 計452者	
J R 7者 大手民鉄 16者 公営地下鉄等 9者 計 32者	保有車両 200両以上 98者	保有車両 200両以上 79者	保有車両 200両以上 412者	4,047者		小型旅客船事業者139者	
準大手民鉄 5者 その他の鉄軌道事業者 182者 計187者	保有車両 200両未満 【貸切バス】 3,458者	保有車両200両未満 【乗合バス】約2,300者	保有車両 200両未満 約62,800者	義務付け対象外合計 約82,100者		安全確認・指導対象事業者 5,681者	本邦 航空運送事業者 70者
索道							
516者							

※鉄道及び航空モードは、令和6年度時点
自動車モードは、令和5年度時点
義務付け対象外の事業者総数は令和4年度時点
海運モードは、令和3年度時点、小型旅客船事業者数は令和6年7月時点

【凡例】

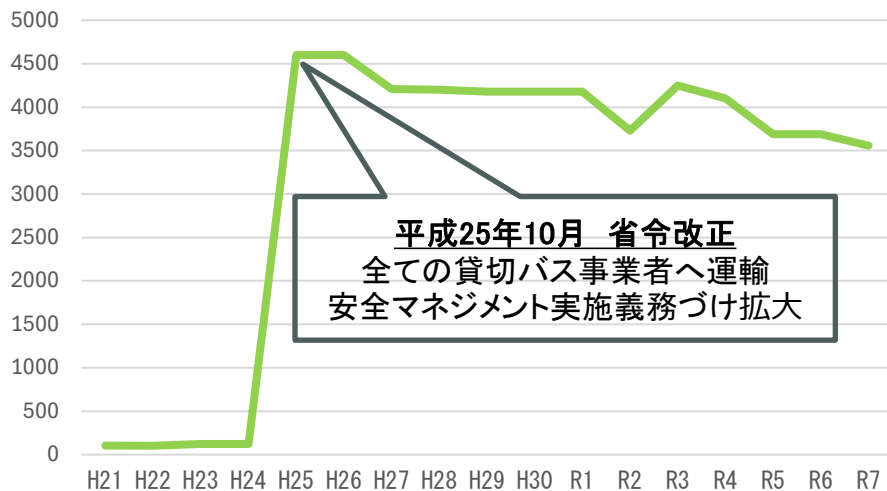
安全管理規程の義務付け
安全マネジメントに関する指針（告示）が適用

運輸事業者数推移（H21年～R5年）
運輸モード別



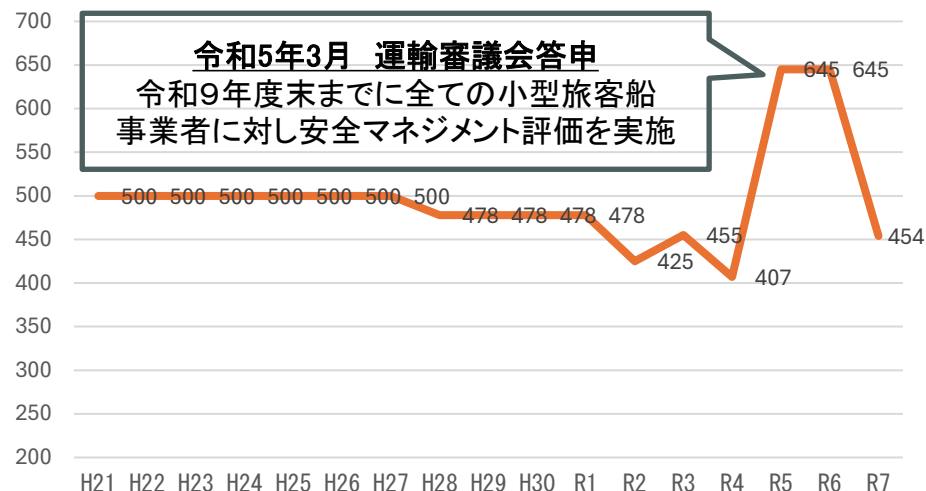
参考: 評価対象事業者数の推移

評価対象事業者の推移(バス)



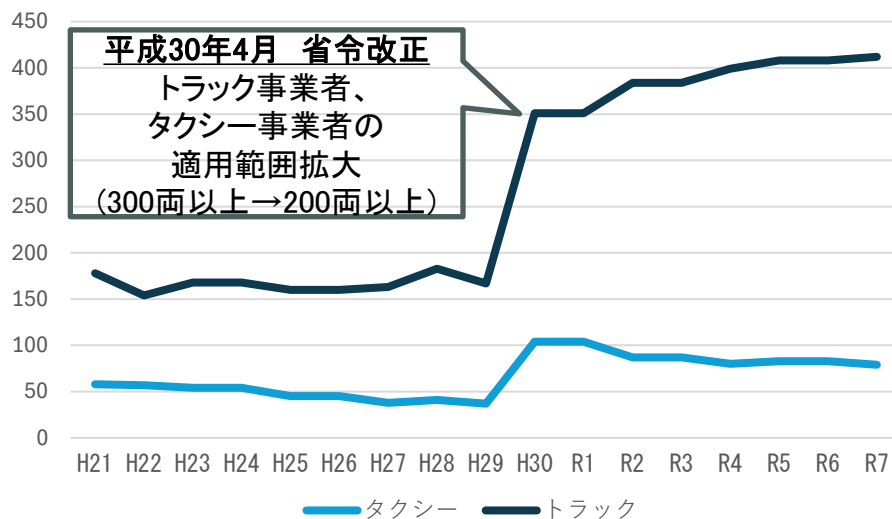
【出典】国交省

評価対象事業者の推移(海事)



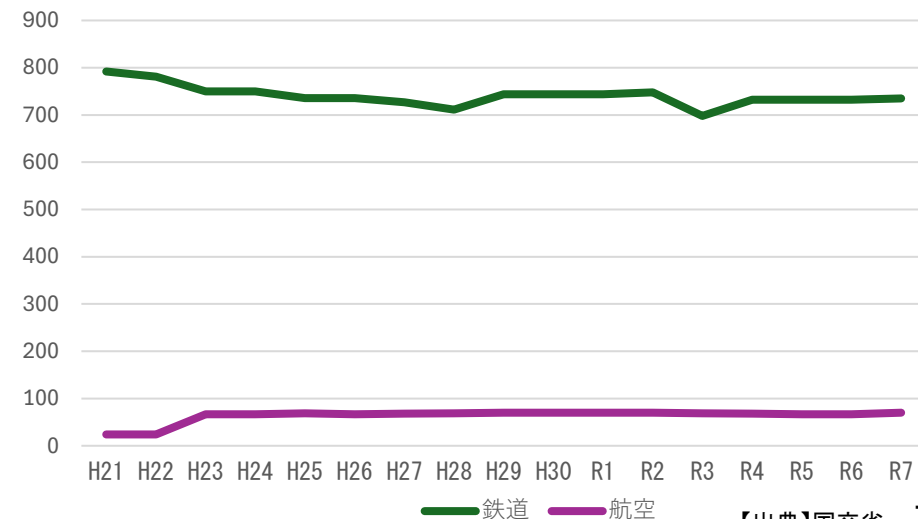
【出典】国交省

評価対象事業者の推移(タクシー、トラック)



【出典】国交省

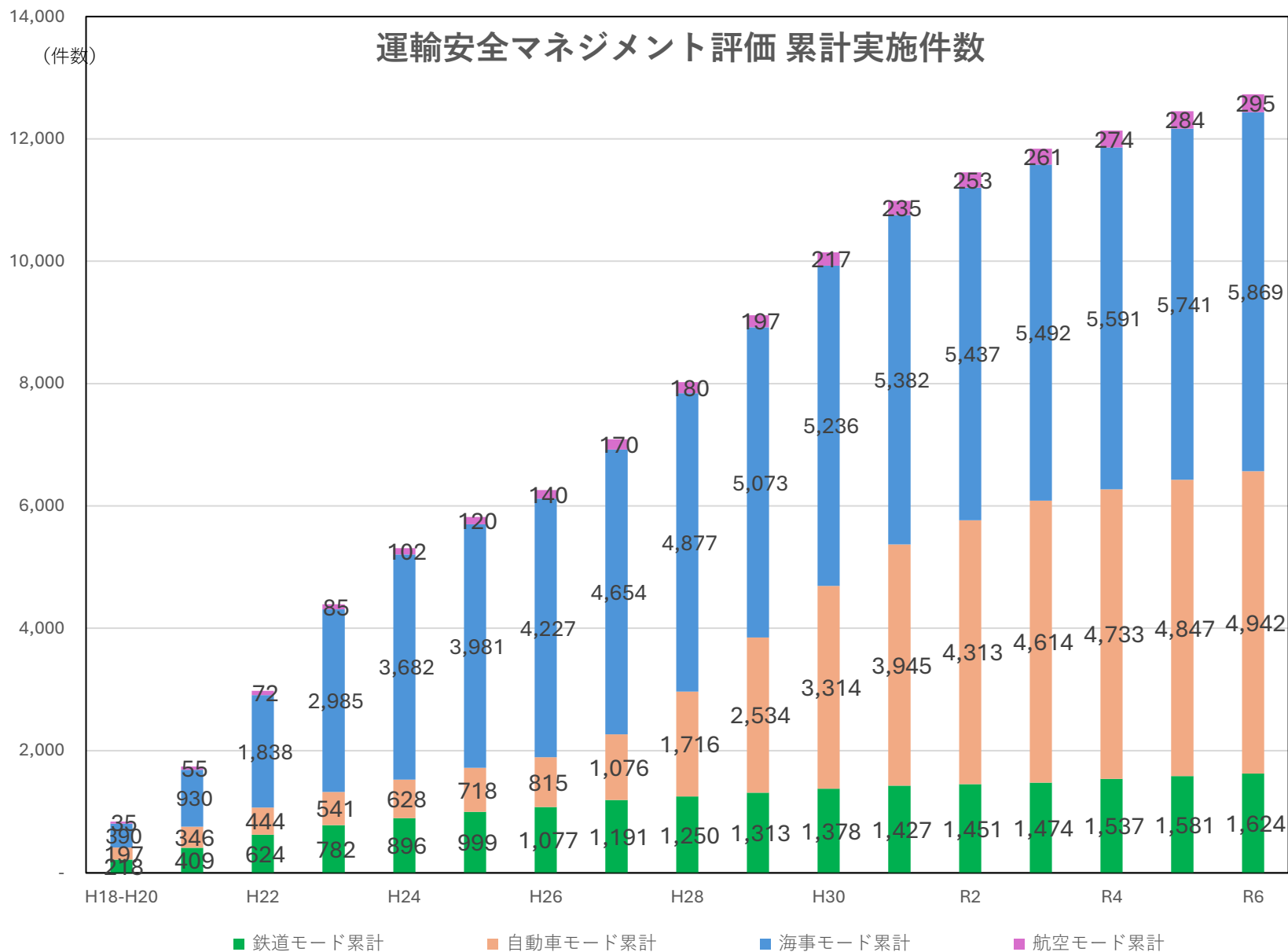
評価対象事業者の推移(鉄道、航空)



【出典】国交省

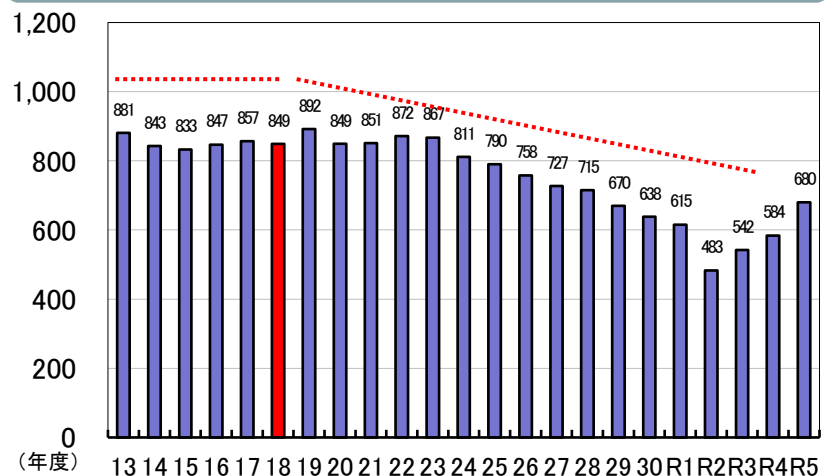
2. これまでの成果と今後の課題

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施件数 (鉄道、自動車、海事、航空モード)



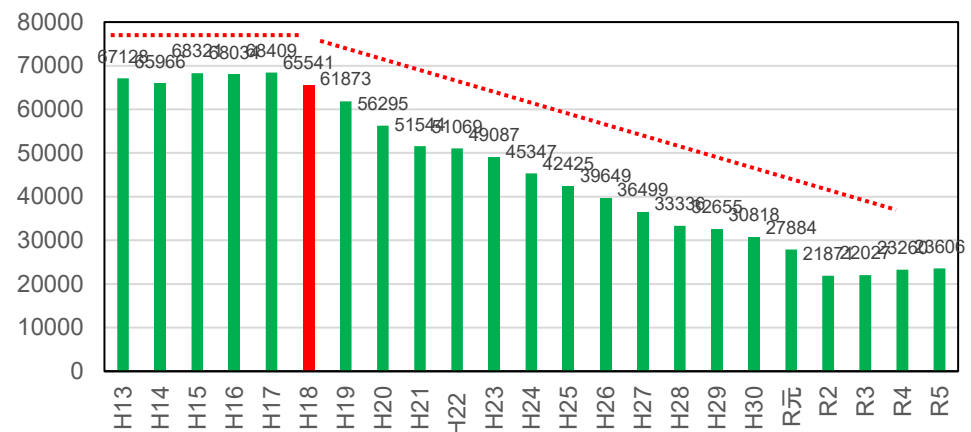
(6) 運輸安全マネジメント制度の効果

鉄道モード事故件数推移



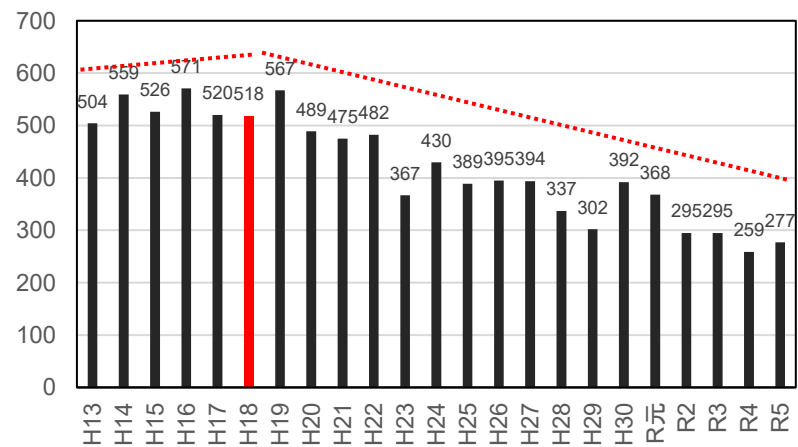
【出典】鉄軌道輸送の安全に関わる情報(国交省)

自動車モード事故件数推移



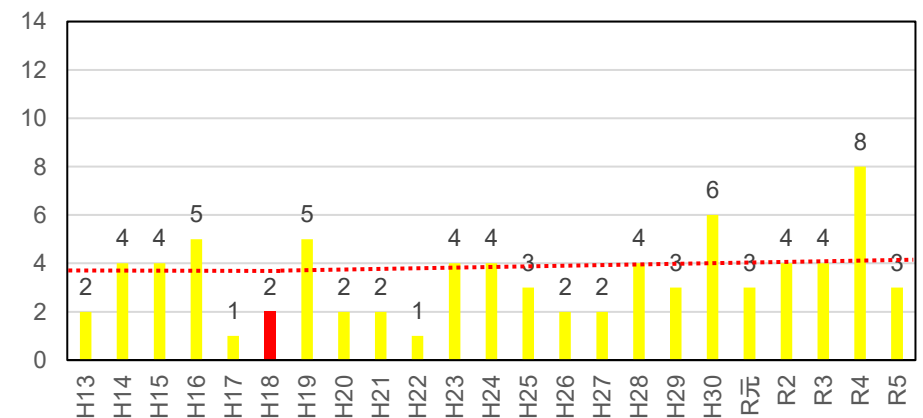
【出典】事業用自動車の交通事故統計(国交省)

海事モード事故件数推移



【出典】海難発生状況(国交省)

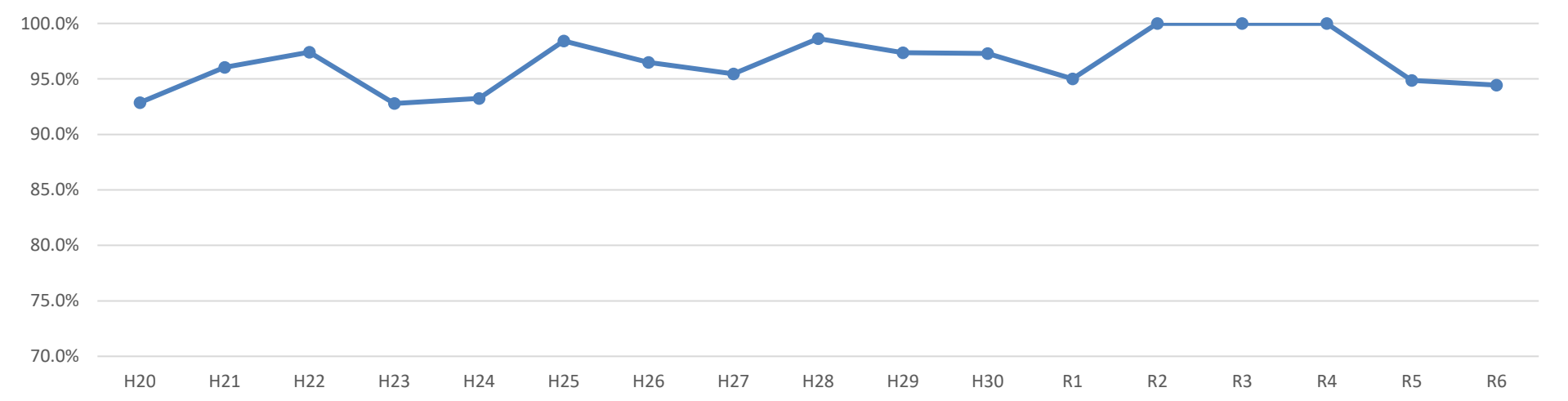
航空モード事故件数推移



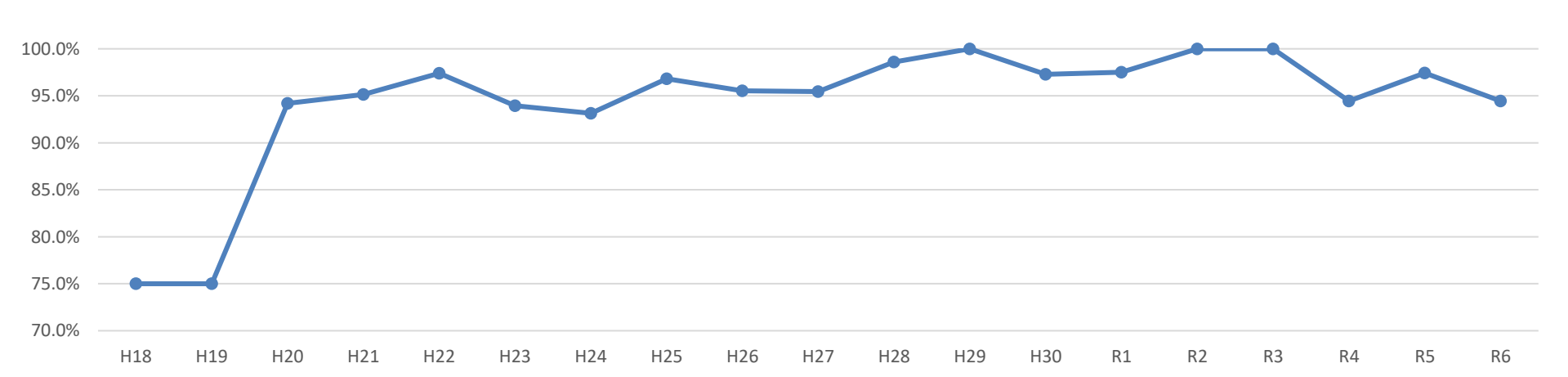
【出典】航空輸送の安全にかかわる情報(国交省)

※グラフ記載の赤棒は運輸安全マネジメント制度が導入された時期（平成18年10月）を示す

●運輸安全マネジメント制度(評価を含む。)は、御社に安全確保に有効と感じているか。



●講評・指摘のあった内容について、御社の安全管理体制の構築に有効だと感じているか。



1. 不正事案の防止・根絶

- データ改ざん、点呼の不実記載、酒気帯び運転等、相次いで発生する不正事案にどう対処すべきか。
- 不正の防止のためには、行政の罰則等に加え、事業者自らの内部監査の仕組みづくりが必要であり、内部監査に外部有識者の知見を取り入れることも重要ではないか。
- 内部監査は、内部規則への適合を確認するのみならず、内部監査部門が不適合の理由を分析し、現場とともに是正策を検討することも重要ではないか。

2. 企業統治の変化への対応

- コーポレートガバナンス改革の進展や物言う株主の経営参画等により、安全投資よりもプロフィットセンターや株主還元が優先される経営風土になっていないか。
- ホールディングス会社化やグループ会社化に伴い、事業者の安全管理体制に関する裁量が制限されていないか。事業者の経営者は、ホールディングス会社等から何を期待されていると認識しているか。

3. 高齢化・人手不足への対応（DX等の新技術の活用を含む）

- 高齢化、人手不足の中、運輸の安全確保に必要な人材・技術をいかに維持・継承していくか。
- 人手不足の中、管理監督者の負担が増大しており、本来行うべき業務や指導・教育が行えず、安全確保に支障が生じる事態になっていないか。
- AIや自動運転等の新技術を安全対策にどのように活用できるか。
例えば、AIに過去の事案から事故の傾向を分析させ、運転手への教育に活用できないか。

第2部

- この20年における安全管理体制の構築について、鉄道・自動車・航空事業者から取組を紹介

第3部

- 課題認識1. (不正事案の防止・根絶)、課題認識2. (企業統治の変化への対応)について、金融業界の視点や電力業界の取組を紹介

第4部

- これまでの取組や安全管理体制の更なる強化に向けた課題について、有識者と第2部登壇者でモード横断的に議論

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