

# 運輸安全政策審議官の主な政策課題について

国土交通省  
大臣官房運輸安全政策審議官

平成22年4月

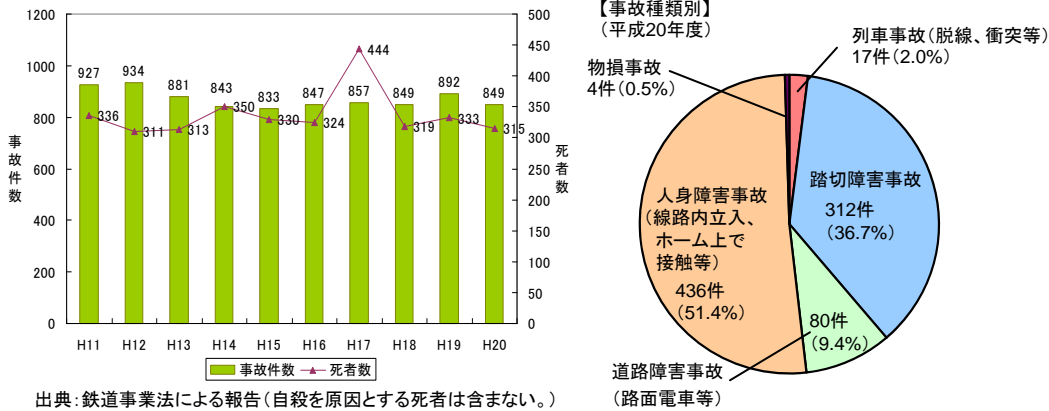
# 目次

○運輸安全の現況	2
○輸送モードにおける事故・トラブル	3
○運輸安全マネジメント制度の導入に至る経緯	4
○運輸安全マネジメント制度の構成	5
○運輸安全マネジメント制度のポイント	6
○運輸安全マネジメント制度の導入効果	7
○運輸安全マネジメント評価の実施状況	8
○運輸安全政策審議官組織について	9
○運輸安全パイロット事業	10

# 運輸安全の現況

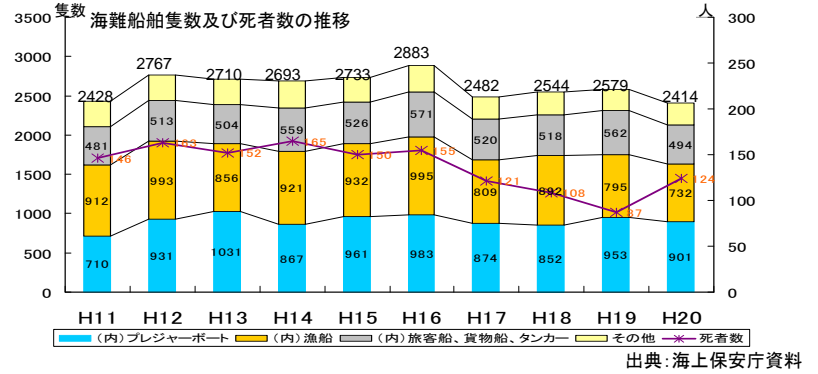
## 鉄道

事故件数は、長期的に減少傾向にあるが、近年ほぼ横ばい。人身障害事故と踏切障害事故で約9割。一度事故が起きると社会的影響大。



## 船舶

事故件数は微減傾向にあるが、依然、漁船・プレジャーボートの事故が多発。また高齢になるほど船員の被災が増加傾向。



## 事業用自動車

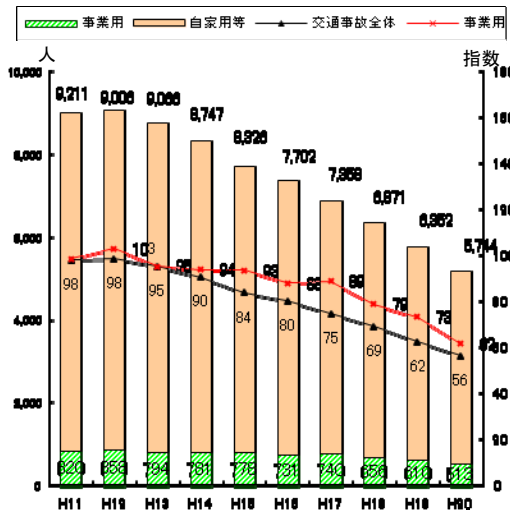
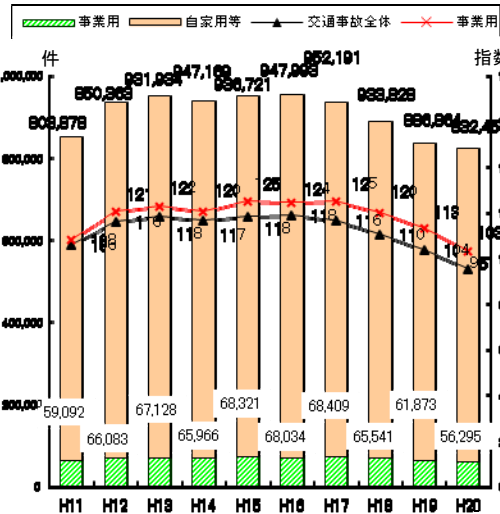
事故件数・死者数は、高止まり傾向から減少に転じているが、交通事故全体と比べると減り方が鈍い。

## 航空

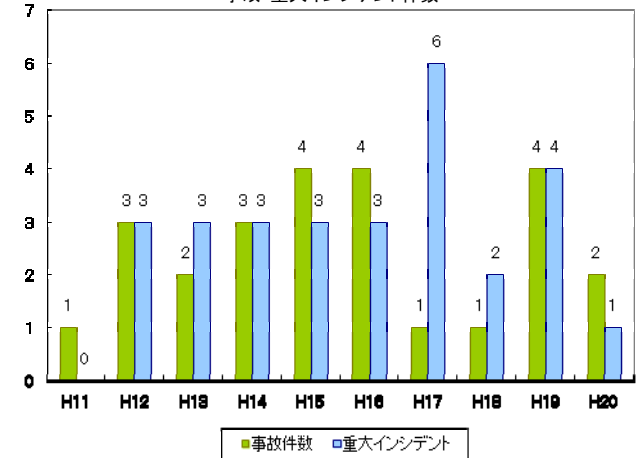
国内航空会社による乗客の死亡事故は、昭和60年の日航ジャンボ機墜落事故以来発生していないが、事故は年間1~4件程度で推移。一度事故が起きると社会的影響大。最近では、管制トラブルやバードストライクへの対応も課題。

交通事故件数

死者数



事故・重大インシデント件数



出典: 自動車交通局資料(「交通統計」(警察庁)より作成)

※事業用の値は、内数を示す。

出典: 航空事故・重大インシデントは、航空法による報告。(特定本邦航空運送事業者によるものに限る。) 重大インシデントの報告は、平成12年度より開始。

# 輸送モードにおける事故・トラブル

## 鉄道

●平成17年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》

●平成17年4月



JR西日本福知山線列車脱線事故  
《死者107名、負傷者562名》

## 自動車

●平成17年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 《飲酒運転》

## 海運

●平成17年5月



九州商船フェリーなるしお防波堤衝突  
《負傷者23名》

## 航空

●平成17年3月



JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ

# 運輸安全マネジメント制度の導入に至る経緯

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる重大事故が多発

## 鉄道

- 平成17年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》
- 平成17年4月  
✓JR西日本福知山線列車脱線事故  
《死者107名、負傷者562名》

## 自動車

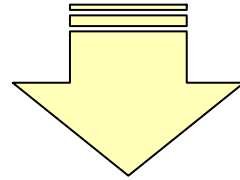
- 平成17年4月  
✓近鉄バス転覆事故  
《死者3名、負傷者20名》
- ✓大川運輸踏切衝突事故  
(スーパーひたちと衝突)

## 海運

- 平成17年5月  
✓九州商船フェリーなるしお防波堤衝突  
《負傷者23名》
- 平成17年6月  
✓知床半島観光周遊船乗揚  
《負傷者26名》

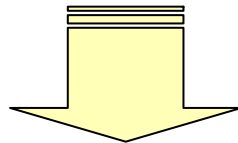
## 航空

- 平成17年1月  
✓JAL新千歳空港における管制指示違反
- 平成17年3月  
✓JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- 平成17年4月  
✓ANK小松飛行場における管制指示違反

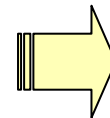


「安全規制＋監査」という従来の考え方だけでは不十分、  
重大事故を減らせない

- ⇒ 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
- ⇒ 事故、インシデントの教訓を生かしたPDCAサイクルの構築が必要



➤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構成

## 運輸安全マネジメント制度

1. 関係法令(※)に基づき運輸事業者、

- ①安全管理規程の作成、
  - ②安全統括管理者の選任 等
- を義務付け。

※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、海上運送法及び内航海運業法

2. 経営トップのコミットメントの下、  
全社的な安全マネジメントの  
推進を求める。

- ① 安全方針の作成
- ② 安全重点施策の作成、評価、見直し
- ③ コミュニケーションの充実
- ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練
- ⑥ 内部監査 等

## 運輸安全マネジメント評価

1. 運輸安全監理官を中心とする国土交通省の評価チームが事業者に赴き、評価を実施。

・本省評価対象事業者 124社(平成18年10月以降、2回目の評価を完了。現在3回目又は4回目評価を実施中。)

・全評価対象事業者 5,156社

2. 輸送の安全に関する各種取組を評価し、継続的改善へのアドバイスを実施。



# 運輸安全マネジメント制度のポイント



## 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安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う



## ②安全方針

## ③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、安全方針に沿って、安全重点施策（安全目標・取組計画）を策定

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・ハット情報の収集・活用

## ⑧重大な事故等への対応

## 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

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

A

C

## ⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施（重大事故等の場合随時）



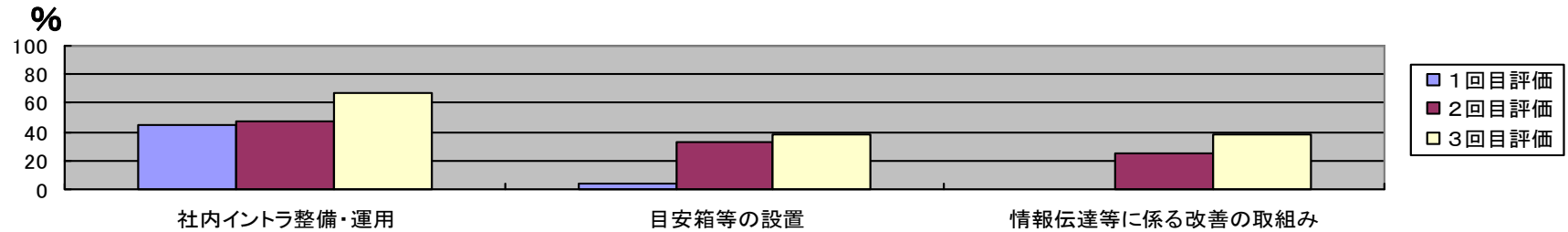
## ⑬文書の作成及び管理

## ⑭記録の作成及び維持

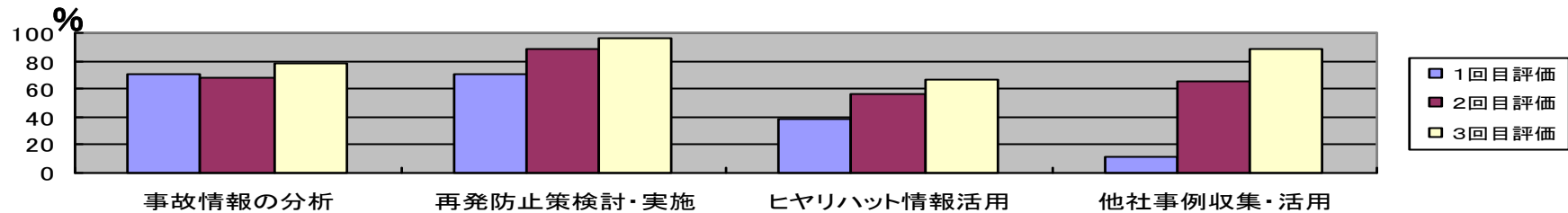
# 運輸安全マネジメント制度の導入効果

大手事業者の安全マネジメントへの取組は、制度導入後3年間で大きく改善。

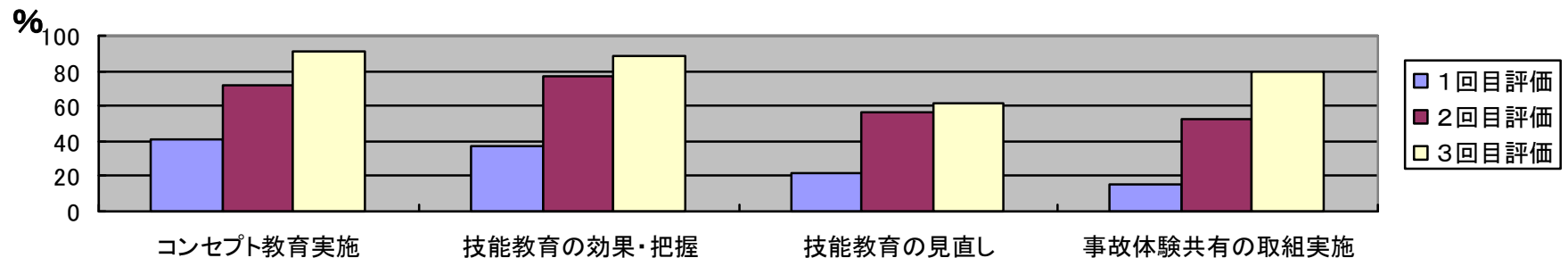
## ①情報伝達・コミュニケーション



## ②事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用



## ③教育・訓練





# 運輸安全マネジメント評価の実施状況

## ○ 評価対象事業者（5, 156社）（平成22年3月末現在）

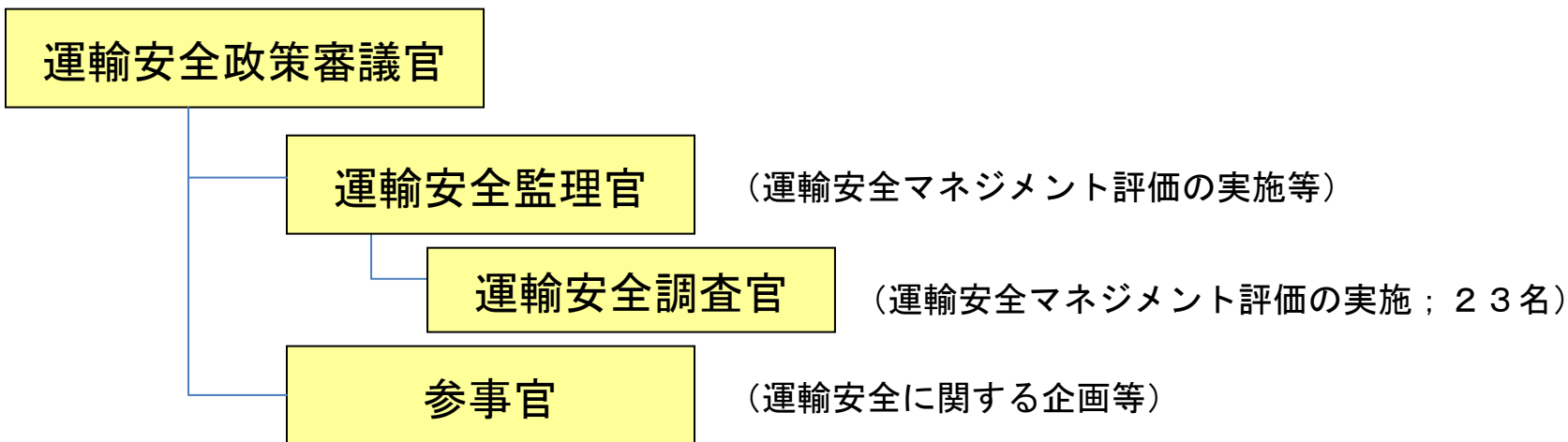
	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省	32	44	20	24	120
地方局	748	280	4,003	—	5,031
計	780	324	4,023	24	5,151

## ○ 評価の実施状況（平成18年10月～平成22年2月末、計2,298回実施）

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省	127	126	77	62	392
地方局	369	275	1,262	—	1,906
計	496	401	1,339	62	2,298

# 運輸安全政策審議官組織について

## 組織



## 所管法令

鉄道事業法（軌道法も準用）、道路運送事業法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法、航空法の「安全管理規程」「安全統括管理者」「立入検査」に関する条文等

## 関係審議会

### 運輸審議会運輸安全確保部会

(部会長) 大屋 則之 (運輸審議会会長)  
(委員) 上野 文雄 (運輸審議会会長代理)、島村 勝巳 (運輸審議会委員)  
(専門委員) 河内啓二 (東京大学教授)、酒井 一博 (財団法人労働科学研究所所長)、高 巖 (麗澤大学大学院教授)、谷口 綾子 (筑波大学大学院講師)、中條 武志 (中央大学教授)、芳賀 繁 (立教大学教授)、村山 義夫 (財団法人海技振興センター研究員) (22年3月末現在)

## 予算

運輸安全マネジメント評価の実施	3075.3万円
運輸安全パイロット事業	3109.6万円

## 所管法人

なし

# 運輸安全パイロット事業

運輸安全  
パイロット  
事業とは？

- 運輸安全の向上を目的として、主として中小運輸事業者における運輸の安全性向上を図るために行う新規性のある事業
- 安全性向上のための事業を実施し、その効果をできる限り定量的に把握・分析することが事業内容の一部となっているものが対象

具体的には  
どのような  
事業？

- 全額国費による実証実験
- 中小運輸事業者又は運輸事業者の団体が実施する事業（これらの者が地方公共団体、民間企業等と共同して取り組むものを含む）を募集
- 事業の類型例：
  - ① これまで大手事業者しかできなかった先進的な運輸安全対策を中小事業者が共同して実施するもの
  - ② 新たな技術若しくは発想に基づく運輸安全対策又はこれまで運輸分野（又は各モード）では実施されてこなかった安全対策を運輸分野（又は他モード）において主として中小事業者を対象に実施するもの
  - ③ 地域又は業界で取り組む事故防止のための実証実験

その他事項：

- ◆ 概ね1件あたり300～600万円
- ◆ 原則として単年度事業（複数年度で実施すべき必要性があれば可、効果分析は事業実施の翌年度も継続）
- ◆ 地方運輸局等と対象事業者が中心となって実行委員会等を設置
- ◆ 事業結果を公表し、優良事業を全国へ普及（ただし各事業者のプライバシーの確保には配慮）
- ◆ 事業実施に伴って得られた事故情報やヒヤリハット情報等については非公表。また、保安監査の端緒としない10