

運輸審議会運輸安全確保部会

1. 日 時

平成29年3月6日（月）10:00～11:30

2. 場 所

国土交通省 2号館14階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委員・専門委員>

原田尚志（部会長）、岡本満喜子、小松原明哲、酒井ゆきえ、佐々木司、谷口綾子、
渡辺研司

<国土交通省>

大臣官房運輸安全監理官室：三上運輸安全監理官ほか
運輸審議会審理室 川崎調査官ほか

4. 議事概要

運輸安全マネジメント制度の今後の展開についてのとりまとめ骨子案等について、
大臣官房運輸安全監理官より報告を聴取した後、意見交換及び質疑等を行った。

主な意見・質疑等は以下のとおり。

委員・専門委員：評価実績について、複数回評価を実施している事業者もあるのであ
れば、その旨を明記すべき。

運輸安全監理官：複数回評価を実施している事業者もある。とりまとめ本文には明記
するようにしたい。

委員・専門委員：努力義務事業者への対応について、「経営の観点から」自主的に取
り組むように求めていくとするとよいと思う。

運輸安全監理官：ご指摘のとおり。それぞれの事業法においても、そのような意味で

努力義務が課されているところ。とりまとめの本文にしっかり書き込むこととした
い。

委員・専門委員：「当面重点的に実施すべき措置」について、軽井沢スキーバス事故だ
けでなくこれまでの事故を受けて構造的にどのような問題をかかえているのかを
分析して、必要な法制度の改正と連動して措置することとした、ときちんと書き込
んでいただきたい。

運輸安全監理官：ご指摘のとおり、とりまとめ本文にきちんと書き込むこととしたい。

委員・専門委員：今後、安全統括管理者について、組織の外でも認められるような資
格制度を創設し、労働市場における流動化を促すことも検討してはどうか。

運輸安全監理官：安全統括管理者については、現行では、一定の安全に関する実務の
経験等を備えていること等を要件として選任する仕組みとなっており、そのこと
により一定以上の水準を確保できていると考える。また、安全統括管理者については、
もう一つの要件として事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあること
を求めており、原則取締役以上を選任することをお願いしているため、ご指摘のよ
うな資格については検討していない。

委員・専門委員：CSMO フォーラムは、官民が対等な立場で対話をするという大変良い
構図だと思う。ぜひ推進いただきたい。

委員・専門委員：努力義務事業者へのインセンティブに関して、運輸安全マネジメン
ト制度に参画する優良事業者に対する取扱いについて損害保険会社との連携を強
化する、とあるが、具体的にどのようなことを検討しているのか。

運輸安全監理官：先方も事故を減らして損害保険料の支払いを減らしたいという意向
があり、現在相談させていただいているところ。双方にとってよいものとなるよう
にしたい。

委員・専門委員：「情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用」について、将
来的には運輸安全マネジメントを交通システム全体で捉えていく必要があると思

う。

運輸安全監理官：ご指摘の点を踏まえて、検討させていただきたい。

委員・専門委員：「運輸安全マネジメント制度の10年間の知見を踏まえて」、「運輸安全マネジメント評価の類型化等を行う」とあるが、「運輸安全マネジメント評価の類型化」とはどのようなことを意味しているのか。

運輸安全監理官：これまでの知見から、例えば、取組が概成している大手事業者、取組の途上にある事業者で運輸安全マネジメントの状況が似ているもの、といったように類型化することができる。一方で、そうした基本的な類型にあてはまらないケースも少なくない。基本的な類型とそれを応用した評価を組み合わせることで評価の効率化につなげていきたい。

委員・専門委員：努力義務事業者のうち、一定以上の行政処分を受けた者に安全管理規程の制定と安全統括管理者の選任を求める、とのことだが、国が運輸安全マネジメント評価を実施するということが明記するとよい。

運輸安全監理官：ご指摘を踏まえ、書き方を工夫させていただきたい。

委員・専門委員：努力義務事業者のうち一定以上の行政処分を受けた者まで国の評価の対象を広げても評価体制の面で大丈夫なのか。

運輸安全監理官：「一定以上の行政処分」を具体的にどのように定めるのかについては議論をしなければならないが、それほど評価対象が増えることにはならないと考えている。

委員・専門委員：中小規模事業者に対して、安全管理体制の構築について「オンラインで支援する体制も検討する」とあるが、これは、どの主体がどのように支援するのか明確に書いた方がよいと思う。

運輸安全監理官：国が中小規模事業者の相談にオンラインで応じるということである。ご指摘を踏まえ、書き方を工夫させていただきたい。

委員・専門委員：フォーラムの通称について、考えているか。また、フォーラムの中

に他業種との情報交換ができるようなシステムが組み込まれていると可能性が広がってよいと思う。

運輸安全監理官：フォーラムの通称についてはこれから検討したい。また、ご指摘の他業種との情報交換については、非常に重要だと思う。フォーラムやシンポジウムは、業態ごとの情報がほしいというニーズに応えるだけでなく、例えば事業規模別に分けて横の情報交換が図れる場としても活用していきたい。また、全国・地方ブロックごとの安全統括管理者ネットワーク会議でも意見交換を図れるようにしていきたい。ご指摘の点については、書き加える方向で検討したい。

委員・専門委員：フォーラムの名称について、「CSMO (Chief Safety Management Officer) フォーラム」とあるが、COSMOS など既存語と合わせるのであれば Chief Organizational Safety Management Officers とするのも一案だと思う。また、Officer ではなく、Executive とする方がよいのではないか。検討いただきたい。

運輸安全監理官：ご指摘を踏まえ、検討する。

委員・専門委員：既に高いレベルで安全管理体制が構築されている事業者については、評価職員がより高度な助言をするのは難しい面もあるのではないか。より高いレベルの安全文化を目指す等の表現にしてはどうか。

運輸安全監理官：ご指摘のとおりだと思う。既に高いレベルで安全管理体制が構築されている事業者においても安全管理に終わりはないわけで、常にスパイラルアップしてください、ということだと思う。ご指摘を踏まえ、書き方を検討したい。

委員・専門委員：中小規模事業者向けガイドラインについて、「事故情報等の収集・活用」という項目があるが、事故情報やヒヤリ・ハット情報の収集というと再発防止のニュアンスが強くてしてしまうので、テロ等の新たなリスクへの対応にも取り組んでいることを考慮して「安全情報」という表現にしてはどうか。また、中小規模事業者は事業規模が小さく自社の情報があまり集まらない可能性があるため、自社の情報にこだわらず他社のヒヤリ・ハット情報等も活用してよいということが明示的になっているとよいのではないか。

運輸安全監理官：新たなリスクへの対応については、経営トップの姿勢、責務と重大

事故等の対応のところで記載するということを検討していたが、ご指摘を踏まえて検討して参りたい。

委員・専門委員：表彰制度は努力義務事業者へのインセンティブにつながると考えるか。どのようなことがインセンティブにつながるかヒアリング調査等で確認した結果を踏まえて検討されてはどうか。

運輸安全監理官：事業者からは、国から表彰されることはインセンティブになると聞いている。また、損害保険会社と連携し、運輸安全マネジメントに取り組むことで損害保険料が抑えられれば、インセンティブになるだろう。

委員・専門委員：フォーラムの名称について、アルファベットの頭文字をとった名称にするとわかりづらく、例えば「安統管フォーラム」の方がわかりやすいと感じる方もいらっしゃるかもしれないと思う。

運輸安全監理官：ご指摘を踏まえ、引き続き検討して参りたい。

委員・専門委員：トラック事業者の自動車保険の支払い保険金及び保険金請求件数が平成25年及び26年と比べて27年は減少している原因は何か。また、2020年のオリンピックに向けてトラックの事故が増えるのではないかと心配しているが、この点についてはどのように考えるか。

運輸安全監理官：荷主を意識した系列全体での安全確保の取組に加え、高速道路の整備やデジタコ等の普及も進み、中長期的にみるとトラックの事故は低下傾向にあると聞いている。オリンピックに向けてという意味で言えば、インバウンドの進行が進むことが想定されるので、むしろ貸切バス事業者の安全確保について我々としても強く意識していかなければならないと考えている。

委員・専門委員：タクシーの自動車保険の支払い保険金及び保険金請求件数が平成25年及び26年と比べて27年は減少している原因は何か。

運輸安全監理官：事故を起こすと損だ、安全確保は重要だという考え方が業界の中で浸透してきており、それが全体的な事故件数の低下につながっているのではないかと考える。

委員・専門委員：一定以上の行政処分を受けた努力義務事業者に対して、安全統括管理者の選任等を求める前に、安全教育を受けさせるといったプロセスを設けることは検討していないのか。

運輸安全監理官：運輸安全マネジメント評価自体に「教育的側面」も含まれていると考えている。

委員・専門委員：事業者団体の取り組んでいる認定制度と連携した運輸安全マネジメント評価に関する認定制度が具体的に実現しそうか。

運輸安全監理官：最近できた日本バス協会の「セーフティーバス」制度においては、既に運輸安全マネジメントに取り組んでいるかどうかという点がすでに評価項目に入っている。一方で、全日本トラック協会のGマーク制度は、運輸安全マネジメントに関する評価項目で求められている安全管理のレベルが不十分な点もあり、工夫をお願いしていきたいと考えている。

委員・専門委員：認定を受けた事業者であることがマーク等によって利用者にわかりやすく示されると、事業者にとっても認定取得がインセンティブにつながるのではないか。

運輸安全監理官：バスの取組の例で申し上げると、認定を取得した事業者はバス車両にステッカーを貼ったり、インターネット上等でその旨を表示していたりする。

(酒井)

委員・専門委員：利用者側の教育も必要だと感じる。利用者の目が肥えることで、認定取得が事業者のインセンティブになると思う。

委員・専門委員：せっかくフォーラムを創設するのであれば、フォーラムで具体的に取り組む内容を最初から打ち出した方がよいのではないか。例えば、IoTの進化により自動で収集される運行（航）の現場における日々の記録をデータベース化する際の標準化の議論をフォーラムで行ってはどうか。

運輸安全監理官：ご指摘を踏まえ、検討したい。

委員・専門委員：全国単位と地方ブロック単位のフォーラムを創設するということが、地方ブロック単位のフォーラムについては、地場の交通事業者に加えて自治体が入ると、住民の交通安全という視点が入り、自治体の意識も上がるので、ぜひ検討していただきたい。

運輸安全監理官：まずは、安全統括管理者を集めることを考えている。ご指摘の点については、次のフェーズをにらみつつ検討して参りたい。

以上