

運輸安全マネジメント制度導入2周年を迎えて

～運輸安全マネジメント制度の実施状況～

(平成18年10月～平成20年9月)

平成20年10月

国土交通省 大臣官房 運輸安全政策審議官

目 次

1. はじめに	1
2. 「運輸安全マネジメント制度」とは	2
2. 1 「運輸安全マネジメント制度」の背景・経緯	2
2. 2 「運輸安全マネジメント制度」の概要	3
2. 3 「運輸安全マネジメント制度」に関する2年間を振り返って	5
3. 「運輸安全マネジメント制度」に対する有識者の皆様の声	8
4. これまでの「運輸安全マネジメント評価」の実施状況	10
4. 1 評価実施事業者	10
4. 2 評価結果	10
4. 3 各分野の運輸事業者の安全管理体制の構築・改善の状況	20
5. 運輸事業者の取組みのご紹介	23
6. 評価実施事業者の皆様の声	31
6. 1 評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果	31
6. 2 評価に対する意見・要望等	34
7. 「運輸安全マネジメント制度」の更なる充実・強化に向けて	37
8. 参考資料	39
8. 1 「運輸安全マネジメント制度」の歩み	39
8. 2 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧	41
8. 3 他の事業者の参考となる取組事例集	45
8. 4 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート調査票(サンプル)	75
8. 5 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧	81

1 はじめに

輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の取組みが不可欠な最重要課題であります。

国土交通省では、平成17年に起きた運輸事業における事故・トラブルを引き金として、陸・海・空の輸送モード横断的に事業者自らがトップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、事業者内部における安全意識の浸透・安全風土の構築を図ることをねらいとした「運輸安全マネジメント制度」を平成18年10月から導入し、今般、制度導入2周年を迎えることができました。

「運輸安全マネジメント制度」は、経営トップから現場まで一丸となった安全確保のための日々の取組み、特に、経営トップによる社内への安全意識の徹底と安全風土の確立に向けた主体的関与・活動を行政としてチェックするという新たな視点の制度であり、従来の保安監査とは違った新しいアプローチで業務遂行に努めています。

国土交通省では、行政が事業者を指導監督するという視点ではなく、行政と事業者が一体となって、安全性を向上させるための知恵や工夫を一緒に考えていこうという姿勢を堅持しつつ、試行錯誤を繰り返しながら、課題を抽出するとともに、ノウハウを着実に蓄積し、本制度の改善・充実・強化を図ってきているところであります。

国土交通省としては、これまで実施した運輸安全マネジメント制度を振り返り、明らかとなった課題を確実に解決・改善するとともに、制度運用で培ってきたノウハウをフルに発揮し、今後とも、運輸事業の総合的な安全対策の推進に全力を尽くし、そして、事業者の皆様とともに安全に向けた取組みの強化、ひいては、国民の皆様への安全・安心の輸送サービスの提供・確立を図って参りたいと考えております。

運輸事業の安全の推進に携わっておられる皆様におかれましては、本制度の趣旨をご理解いただき、運輸安全行政、そして運輸業界全体の安全性の向上に向け、より一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

国土交通省 大臣官房
運輸安全政策審議官
谷山 將

2 「運輸安全マネジメント制度」とは

2.1 「運輸安全マネジメント制度」の背景・経緯

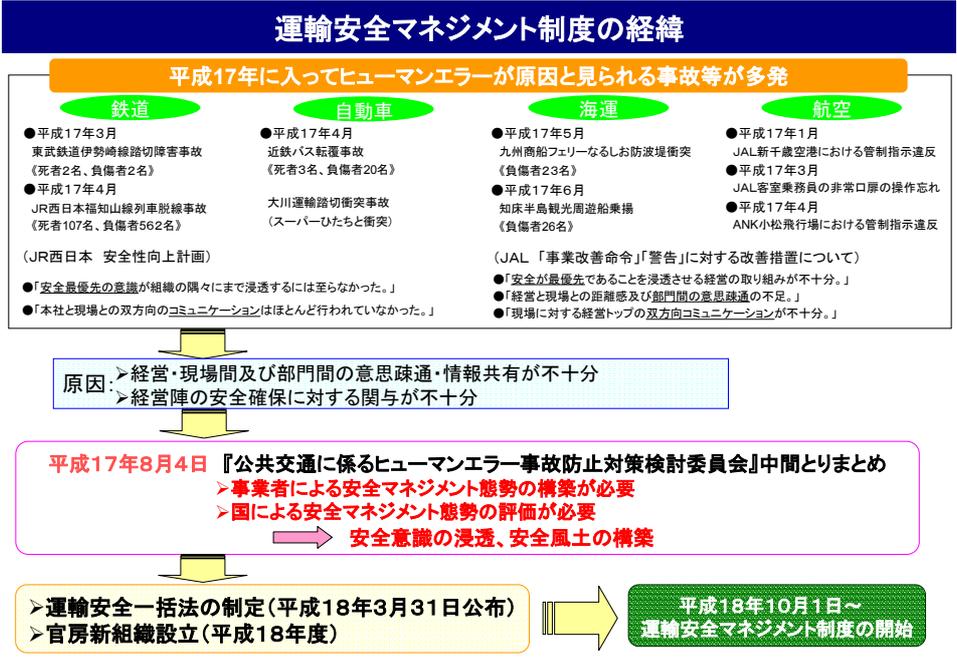
平成17年に入って、鉄道、自動車、海運、航空で、事故や安全をおびやかすトラブルが相次いで発生しました。これらの事故・トラブルの多くに共通する原因として、いわゆるヒューマンエラーと事故との関連が指摘されています。



このため、国土交通省では、平成17年6月に「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」を発足させ、民間の有識者を交え検討を進め、その結果、次の2つの大きな方向性を取りまとめました。

- ① 事業者自らが安全管理体制を構築すること。
- ② 国による安全管理体制の評価を行うこと。

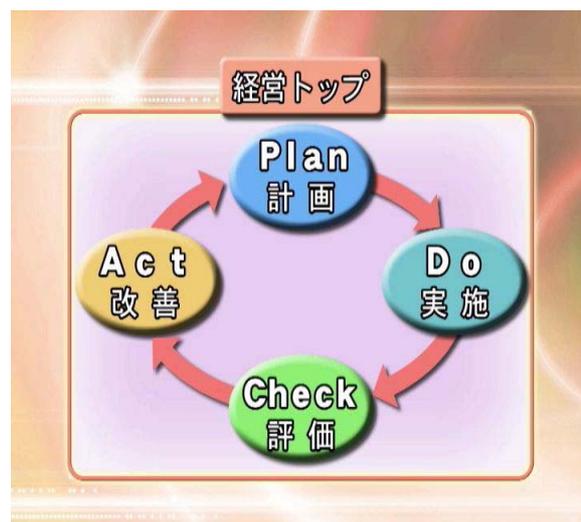
これを受け、国土交通省では、必要な法律改正に着手し、その結果、平成18年3月に、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案」（運輸安全一括法）が国会で衆参両院とも全会一致で可決・成立し、この年の10月から施行され、あわせて「運輸安全マネジメント制度」がスタートしたのです。



2. 2 「運輸安全マネジメント制度」の概要

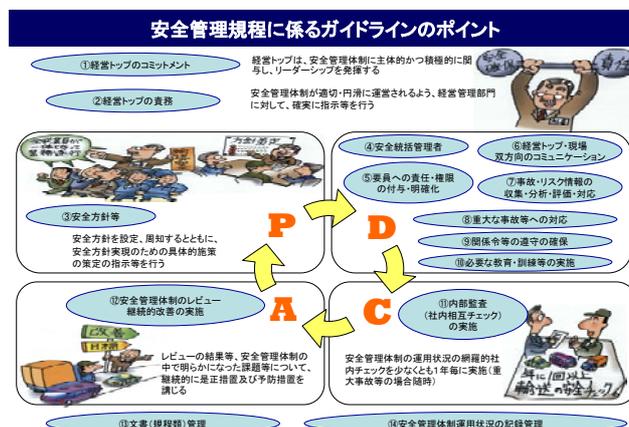
「運輸安全マネジメント制度」は、鉄道、自動車、海運、航空の各運輸事業者自らが経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、その状況を国が「運輸安全マネジメント評価」を実施し、助言をするもので、国と事業者がともに運輸事業の安全性を高めようという、従来の行政手法になかった新たな制度です。

運輸事業者自らが構築する安全管理体制では、経営トップの主導のもと、図のようなPDCAサイクルを適切に機能させます。PDCAサイクルとは、計画に基づき実施し、それを評価して改善に結びつけ、その結果をさらに次の計画に活かすという仕組みです。運輸事業者は、このサイクルに基づいて、安全の取組みを繰り返しながら徐々にスパイラルアップ（継続的改善）させることが求められています。



運輸安全マネジメント評価は、3名程度の職員が1～2日間の日程で運輸事業者の本社等に出向き、経営トップをはじめとする経営陣の皆様から、安全管理体制の構築・改善の状況について直接インタビューを行い、関係書類を確認することにより、事業者の安全管理体制が適切に作られ、それがシステムとして適切に運用しているかどうかについて、「安全管理規程に係るガイドライン」に規定されている14項目に基づき確認し、優れた点については褒め、改善すべき点については、改善に向けたやり方などを適宜助言するというものです。

実際の運輸安全マネジメント評価では、例えば、



(ア) 輸送の安全に関する方針を定め、社内周知しているか

(イ) 安全重点施策（安全目標など）の達成状況を把握し、見直し・改善するための仕組みを作り運用しているか

(ウ) 事故やヒヤリ・ハットなどの情報を収集し活用する仕組みを作り運用しているか

(エ) 内部監査の仕組みを作り運用しているか

(オ) 安全管理体制の見直しのための仕組みを作り運用しているかなどについて、関係者に対するインタビューや関係書類などで確認し、評価するもので、各輸送モードに共通したやり方で実施しています。



運輸安全マネジメント評価の様子

(運輸安全マネジメント評価の日程例)

(2日間評価の場合)

評価1日目		評価2日目	
13:10	オープニングミーティング	10:00	監査部長インタビュー
13:30	トップインタビュー	11:00	関係書類確認
14:30	安全統括管理者インタビュー	12:00	評価チーム内部打合せ
16:00	安全推進部長インタビュー	15:00	クロージングミーティング
17:30	初日終了	15:30	評価終了

2. 3 「運輸安全マネジメント制度」に関する2年間を振り返って

平成18年10月以降、2年間、国土交通省では、運輸安全マネジメント制度推進に向け、様々な取組みを行ってきました。以下、その概要をご紹介します。

(1) 運輸安全マネジメント評価の継続的实施

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室（以下「運輸安全監理官室」といいます。）では、平成18年10月から大手や社会的に影響の大きい運輸事業者を対象として、運輸安全マネジメント評価を開始し、平成19年10月からは、2回目の運輸安全マネジメント評価を開始しています。

一方、各地方運輸局等においても、平成19年度から本格的に、各地方運輸局管内に所在する運輸事業者を対象として、運輸安全マネジメント評価を実施しています。

これら運輸安全マネジメント評価の実施結果概要は後述いたします。

（4を参照）

(2) 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着

本制度は、事業者自らが本制度のコンセプトを理解し、納得し、安全性の向上に向け高い意識を持って積極的に取り組むことで、初めて輸送の安全性の向上が図られるものです。このため、本制度のコンセプトの浸透・定着に努めることが重要です。

これまで、国土交通省では、運輸安全シンポジウム、説明会等を逐次開催するとともに、政府広報番組の放映（3本）、評価の様子などをわかりやすく再現したDVDの作成・配布、関連パンフレット等の刊行・周知等を行ってきたところです。



H20.3.5 運輸安全シンポジウムで挨拶する冬柴国土交通大臣（当時）



運輸安全マネジメント制度再現DVD映像

(3) 安全管理体制の構築・改善に係る取組みに対する支援

これまで実施した運輸安全マネジメント評価では、事業者における安全管理体制の構築・改善に向けた取組みの中には、マネジメントシステムの観点から未だ十分でないものが見受けられました。また、事業者からは、「国においても、セミナーなどの開催、他の事業者の優れた取組み事例の周知・紹介など、事業者をサポートして欲しい。」という声が多く寄せられています。

このため、これら取組みに係る事業者への支援のための施策を推進する必要があります。これまで、内部監査やリスク管理等の各種参考資料の作成・配布等を行うとともに、評価を通じて得られた各種情報の集積・整理・分析等を行い、他の事業者の参考となる優れた取組み事例について積極的に水平展開を図るなどの措置を講じています。

また、多くの事業者が取組み途上である輸送の安全に関する情報（事故、ヒヤリ・ハット情報等）の収集・活用の仕組み（以下「輸送の安全に係るリスク管理」といいます。）について、現在、事業者が活用可能な輸送の安全に係るリスク管理のモデルに関する取組みを進めています。

さらには、「安全管理規程に係るガイドライン」や「内部監査」をはじめ、安全管理体制を構築・改善する上で必要となる実務クラスの知識を深めて頂くため、平成20年8月から少人数制の運輸安全セミナーを開催しています。

(4) 運輸安全マネジメント評価に係る技量の向上と体制の充実

公正かつ適切な評価の実施は、これら業務に従事する職員（以下「評価員」。）のインタビュー技法等の力量に委ねられるといっても過言でないことから、評価員の評価に関する力量の充実・強化を図ることが必要です。

このため、大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官（以下「運輸安全調査官」といいます。）に対し、運輸安全マネジメント研修のほか、ISO9001審査員補研修、ISO内部監査員研修等のマネジメントに関する研修などを実施しています。

また、評価員となる地方局の職員に対しては、運輸安全マネジメント研修を受講させるほか、OJTを兼ね、逐次、本省評価への立会や運輸安全調査官との合同評価を実施しているところです。



ISO9001 研修の様子

(5) 運輸安全マネジメント制度の継続的改善

運輸安全監理官室では、運輸安全マネジメント制度自体の継続的改善を図るため、評価を実施した運輸事業者の皆様に対し、評価終了の都度、任意のアンケート調査を実施し、また、評価を実施した運輸事業者の安全統括管理者の皆様と大臣官房運輸安全政策審議官との意見交換会を随時開催しています。

運輸安全監理官室では、これらの活動を通じ得られた、運輸安全マネジメント制度に対する感想・意見・要望等を収集・整理し、逐次、評価手法や評価員教育の見直し等を実施しています。

また、未だ評価を実施していない多くの運輸事業者の安全管理体制の構築・改善の状況を把握するため、平成20年2月から3月までの間、安全管理体制に関する一斉調査を実施したところであり、本調査の結果を今後の運輸安全マネジメント制度を推進する上で参考とすることとしています。

3 「運輸安全マネジメント制度」に対する有識者の皆様の声

運輸安全マネジメント制度推進にご参画・ご協力いただいている有識者の皆様からいただいたメッセージをご紹介します。

運輸安全マネジメント制度を振り返って

早稲田大学理工学術院 教授 小松原明哲

1 現場を支える運輸安全マネジメント

運転士や運航乗務員、整備員、車掌、客室乗務員、司令員など、輸送業務に携わる人が起こすヒューマンエラーは、輸送事故を招きかねない。そこで、安全を向上するためには、業務に携わる一人ひとりに、ヒューマンエラーを起こさせないことが必要となる。このためには本人の注意といった、漠然としたものに頼るのではなく、業務人としての資質を高めることが重要となる。資質とは、職務に係わる知識や技術のみならず、状況判断やコミュニケーションのスキル、プロとしての自覚や誇り、といったことも含まれる。資質の向上には、教育・訓練、啓発が必要となる。

一方、本人の資質だけでは安全は保障されない。無理な運行スケジュール、不具合の多い機材を押し付け、現場に安全、定時、快適輸送を命じても、現場は如何ともしがたい。こうしたことは、現場で解決できることではなく、経営側が現場を支える立場において解決していかなくてはならない。安全のために現場が出来ることは、実は極めて狭い範囲のことではなく、安全を現場任せにすることはできないのである。利益を生むのも現場なら、事故を起こすのも現場である。このことを考えれば、安全のために現場を支えるということが、トップが取り組むべき最優先の経営課題であるということが、直ちに理解できる。

ところで、トップが現場を支えるといっても、それが場当たり、闇雲な取組であっては困る。自社の現場では何が問題となっているのか、業務遂行を脅かす要素にはどのようなものが存在しているのかを組織的に正しく把握し、的確な手当てを講じていく必要がある。頭で健康の重要性を理解していても健康体は獲得できず、検診を受けて自分の状態を知り、メリハリの効いた健康づくりに取り組むこと。さらにはその効果を評価し、次のステップへと進むこと。つまり真面目にPDCAを回さなくては、的確な健康づくりはおぼつかない。組織の健康、つまり、輸送の安全のための活動も全く同じである。

このように考えてくると、運輸安全マネジメント制度において謳われるトップのコミットメント、PDCAをまわす仕組み作りとその活動は、実にもっともなことである。大型化・高速化し、かつ、社会インフラとしての役割も増す運輸事業において、現場をいかに支えていくか、経営側の真剣な取り組みが強く望まれている。

2 信頼・安心のための運輸安全マネジメント

信頼感とは、自分の大切なものを託せる気持ちであり、この気持ちは、役割を果たす能力と、その役割を責任持って果たそうとする誠実な態度から形成されるといわれる。このいずれかが明らかにされることがないのであれば、人は相手に対して信頼感を抱くことはできず、大切なものを安心して託すことはできない。

運輸事業者に対しても同じである。口先だけで安全であるといわれても、旅客は事業者を信頼することはできない。安全に対する取り組みが、事業者から自信を持って誠実に説明されることで、初めて旅客は事業者を信頼し、安心してサービスを利用することが出来る。運輸安全マネジメント制度は、この説明のためのツールとしても重要な役割を果たしていると感じられる。(次ページに続く)

ところで事業者は、自分たちのその取り組みが手前味噌になっていないか、時には鏡に映してみることが必要である。国が行う運輸安全マネジメント評価は、そのための鏡といえる。飾ることなく、評価を通じて自分たちの活動のありのままを振り返り、次へのステップへのきっかけとすることが望まれる。評価側においては、事業者の活動をよりよいものとするための、歪みのない澄んだ鏡としての役割を果たすことが強く望まれよう。

安全は率直な姿勢、中身のある愚直な取り組みからしか生れない。体裁、形に流れることなく、一歩でも半歩でも前進するための骨太のツールとして、運輸安全マネジメント制度が実のあるものとして展開されることを、強く期待したい。

事業者の自主性、主体性を大切に

立教大学現代心理学部 教授 芳賀繁

1. インシデントの発生数が問題ではない

いま翻訳中の安全文化に関する本の中に、「安全な組織と不安全な組織の違いは、インシデントの発生頻度ではなく、インシデントに関する情報がどのように取り扱われているかの違いである」という一文があります。これこそ、運輸安全マネジメントが目指している方向です。ここでいうインシデントとは、ヒヤリハット、小さな不具合、物損程度で済む小さな事故などを指すと考えていいでしょう。

ハインリッヒの法則を誤って理解し、インシデントの絶対数を減らせば自動的に重大事故の確率が低減できると信じている人がいますが、それは違います。ハインリッヒは、たとえば転倒というような「同じ」事象が繰り返し発生した場合に、その被害の程度は300:29:1の確率に従うと言ったのです。転倒というインシデントが330回起きれば、そのうち1回くらいは骨折する可能性があるということで、転倒して骨折するという事故を減らしたければ、転倒そのものの件数を減らす対策をとりなさいということなんですね。転倒を減らしても、感電死の確率を減らすことはできません。

インシデントがどのような事故の芽なのか、しっかり見抜くことと、複数のインシデントの背景に共通して見られるシステム上の欠陥を明らかにすることが大切です。「安全マネジメントを推進するためだから」とヒヤリハットや安全への気づきを集め始めると、膨大な数の報告が集まりますから、件数の多い事象に目を奪われて、それを減らそうと努力を傾注してしまい、緊急に予防対策をとるべき重大事故の芽が摘み取られないままになってしまいがちです。これでは、何のための安全マネジメントか分かりません。

2. 事業者の自主的な自己点検・評価・改善活動が大切

「マネージ」という英語は「苦勞して何とかうまくやりとげる」というニュアンスの言葉です。運輸事業者は安全な輸送に最大限の努力をすることは言うまでもありませんが、同時に、便利で快適で安価なサービスを提供することも社会的責任です。乗り物を動かしている限りリスクをゼロにすることはできませんし、採算を無視して予測される全てのリスクに対応することもできません。リスクに一番気づけるのは輸送の現場で働く人であり、そこからの報告を一番適格に評価できるのは事業者のはずです。また、事故が起きて一番痛手を受けるのも事業者です。だから、安全への高い動機づけを持った事業者が、自分たちの事業活動に伴って発生するリスクを評価して、予防対策を立てるための、仕組みとルールを作り、それを効果的に、かつ継続的に運用する。これが安全マネジメントの理念です。

運輸安全マネジメント評価における国土交通省の役割は、事業者が安全マネジメントの仕組みとルールを持っていて、それをちゃんと使って安全を「マネージ」していることを確認することに尽きます。結果的にインシデントが多く発生しているとか、重大な事故を起こしてしまったとかいう理由だけで、それ以前の安全マネジメント活動を全否定してはいけません。活動が不十分だったのか、どこかに問題があったのか、それとも、もっとリスクが高いと評価した別の事象の予防に、安全資源を振り向けた結果であったのか、慎重に見極める必要があるでしょう。

4 これまでの「運輸安全マネジメント評価」の実施状況

4.1 評価実施事業者

平成18年10月から平成20年8月までの間に、全国で運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は、以下の表のとおりです。

運輸安全監理官室では、平成19年10月から平成20年9月までの間に、鉄道事業者26社、バス事業者13社、タクシー事業者4社、トラック事業者4社、海運事業者8社、航空運送事業者12社の計67社の事業者に対し、2回目の評価を実施しています。

(平成18年10月～平成20年8月)

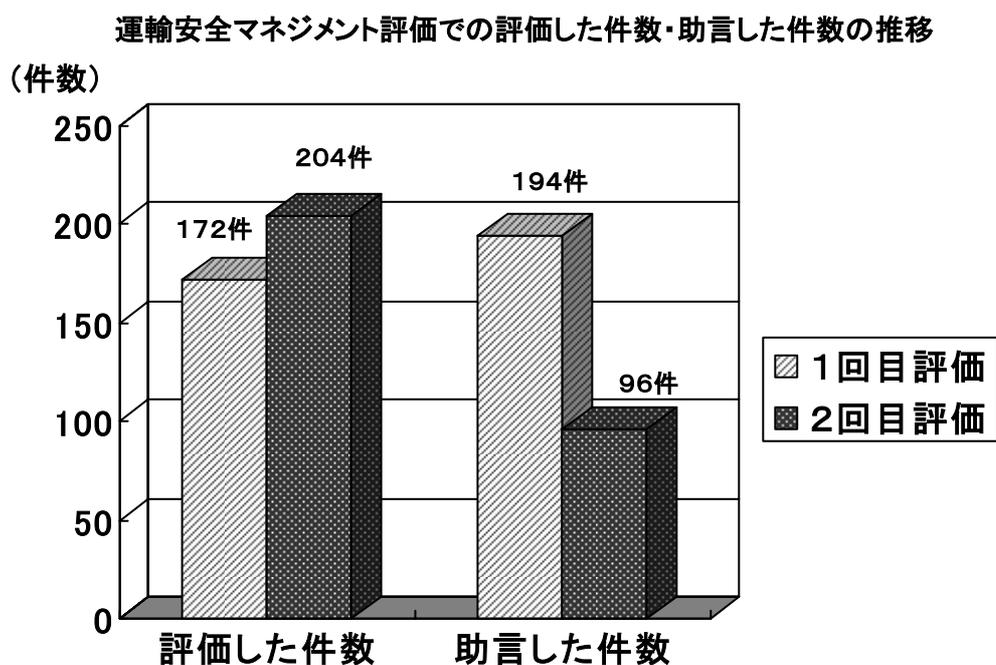
実施部局 モード	本省	北海道	東北	北陸 信越	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	合計
鉄道	54	23	17	27	23	24	19		15	7	9	0	218
自動車	61	8	7	6	36	24	22		12	5	14	2	197
海運	34	12	10	9	38	19	44	17	11	27	163	6	390
航空	35												35
合計	184	43	34	42	97	67	85	17	38	39	186	8	840

4.2 評価結果

これまで運輸安全調査官が運輸安全マネジメント評価を実施した事業者（以下「評価実施事業者」といいます。）では、全般的にみて基本的な安全管理のための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ました。

しかしながら、本制度導入2年を経過したところではありますが、その取組み内容については十分でない部分も見受けられ、事業者間あるいはモード間で程度の差があることも確認できました。

また、2回目の評価を実施した評価実施事業者では、初回評価で指摘した点を踏まえ、輸送の安全のPDCAサイクルを適切に機能させ、着実に改善を進めている場合が多いことが確認できました。



これまでの運輸安全マネジメント評価で確認した、評価実施事業者における安全管理体制の構築・改善に関する取組み状況の概要は、以下のとおりです。

それぞれ「評価の主なポイント」を記載していますので、取組みを進める上での参考として下さい。

(1) 経営トップのコミットメント、経営トップの責務

評価実施事業者中約71%の事業者では、経営トップが自らの責任・役割を十分に認識し、リーダーシップを発揮し、安全方針の策定・周知、安全重点施策の策定、重大事故等の対応体制の整備、安全投資・安全組織整備、安全管理体制の見直しなどに、主体的に関与し、強力にリーダーシップを発揮し、積極的に取り組んでいました。

評価の際には、安全管理体制の一層の充実・強化のため、経営トップが、今後とも強力なリーダーシップを不断に発揮し、引き続き、経営トップが安全管理体制に対して積極的に関与していただくことを、全ての評価実施事業者に対し求めています。

(2) 安全方針

評価実施事業者中約98%の事業者では、経営トップが、輸送の安全に関する基本理念として「安全方針」を明確に定め、各種会議体、各種式典での社長訓示、現場巡回、イントラネット、携帯カードの配布等、あらゆる機会を通じ、社内への周知徹底に努めていました。

また、評価実施事業者中約13%の事業者では、安全意識アンケート調査を実施し、安全方針の社員の理解度・浸透度合いを把握し、その結果を踏まえ、安全方針の周知・指導方法の見直しを行うなど、独自の取組みを推進していました。

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

北海道旅客鉄道株式会社、北海道国際航空株式会社、

西日本旅客鉄道株式会社、全日本空輸株式会社

(3) 安全重点施策

評価実施事業者中約26%の事業者では、年間の安全目標と目標達成に向けた取組み計画などで構成される安全重点施策について、部門毎や課題別にその内容を具体的に定め、その達成状況を定期的に把握し、必要に応じて、適時の見直し・改善を行う仕組みを確立し、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：18社、初回評価で助言した社数：15社

2回目評価で評価した社数：25社、2回目評価で助言した社数：3社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

中越運送株式会社、帝都自動車交通株式会社、東京都観光汽船株式会社、
田淵海運株式会社、佐川急便株式会社、鶴見サンマリン株式会社

★評価の主なポイント

安全重点施策は、以下のPDCAサイクルの仕組みを作り、運用しているか。

P：安全方針に沿った安全重点施策を策定し、責任者、手段、日程等を含め達成状況が把握できるよう、部門・階層別に実践的な施策を策定

D：安全重点施策を計画的に実施

C：安全重点施策の進捗状況・達成度の把握

A：少なくとも1年毎に見直し実施

(4) 情報伝達及びコミュニケーションの確保

評価実施事業者中約72%の事業者が、安全に関する情報の共有化や情報の収集・周知のための本社と現場間、部門相互間での情報伝達・コミュニケーションについて、各種会議体の新設・活用や本社幹部の現場巡回による意見交換などを通じて、社内の縦断的・横断的な輸送の安全に関するコミュニケーションの充実・強化に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：37社、初回評価で助言した社数：4社

2回目評価で評価した社数：30社、2回目評価で助言した社数：1社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

東京地下鉄株式会社、JFE物流株式会社、南海フェリー株式会社、
名門大洋フェリー株式会社、久米商船株式会社

★評価の主なポイント

情報伝達・コミュニケーションについて以下の仕組みを作り、運用しているか。

- 1) 経営管理部門における関係法令等の遵守及び安全最優先の原則の重要性に関する自覚と社内への周知徹底
- 2) 現場の顕在的・潜在的課題が現場から経営管理部門にボトムアップされるコミュニケーションの確保
- 3) 経営トップを含む経営管理部門から現場へのトップダウンのコミュニケーションの確保
- 4) 社内の縦断的・横断的な輸送の安全の確保に関する必要な情報の共有
- 5) 関係法令に従った輸送の安全に関する情報の公表の実施
- 6) 旅客運送事業者では、必要に応じ、利用者に対する不安全行動への厳格な対応の徹底
- 7) 必要に応じ、安全に関する情報のデータベース化とアクセス手段の確保
- 8) 必要に応じ、目安箱等のヘルプラインの設置

(5) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

評価実施事業者中約17%の事業者が、事故情報やヒヤリ・ハット情報を積極的に収集し、整理・分析し、発生原因を究明し、再発・予防策を講じる取組みを推進していましたが、それ以外の評価実施事業者においては、情報収集のための仕組み作りを進めていますが、集めた情報の活用までに至っていませんでした。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：12社、初回評価で助言した社数：28社

2回目評価で評価した社数：19社、2回目評価で助言した社数：12社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

九州旅客鉄道株式会社、関西汽船株式会社、東京都交通局、
ヤマト運輸株式会社、中国ジェイアールバス株式会社、
旭タンカー株式会社

★評価の主なポイント

事故等に関する情報の報告等（リスク管理）について以下の仕組みを作り、運用しているか。

- 1) 事故等に関する情報（不具合・リスク情報を含む。以下同じ。）の明確化
- 2) 事故等に関する情報の経営トップまでの適時適切な報告
- 3) 報告された事故等に関する情報の分類・整理、類似事例及びリスクの明確化
- 4) 分類・整理され、リスクが明確化された事故等に関する情報の評価（事故の発生確率と影響の大きさ等）
- 5) 上記情報の評価に対する対応措置の検討とその実施
- 6) 上記対応措置の効果の把握・検証と対応措置の見直し
- 7) 必要に応じ、各種エラーや「事故の芽」事象及びその対応措置が報告される環境整備
- 8) 他社事例・他モード事例の活用

(6) 重大な事故等への対応

評価実施事業者中約32%の事業者が、全社的に対応すべき重大な事故等の発生を想定し、各種対応マニュアルを整備し、定期的に当該事故等を想定した全社的訓練を実施し、それらの結果を検証し、次回訓練や各種対応マニュアルの見直しを行うなど、全社的な事故対応体制の充実・強化に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：29社、初回評価で助言した社数：9社

2回目評価で評価した社数：32社、2回目評価で助言した社数：1社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

小田急電鉄株式会社、全日本空輸株式会社、横浜市交通局

★評価の主なポイント

重大な事故等への対応について以下の仕組みを作り、運用しているか。

- 1) 重大な事故等の発生に備え、責任者を定め、事故等の応急措置・復旧措置の実施、事故原因・被害の調査分析等にかかる責任・権限等の必要事項を明示した手順書の作成及び社内周知
- 2) 必要に応じ、適切な想定シナリオのもと、訓練を実施し、訓練の効果、責任・権限等の妥当性を検証
- 3) 手順書等の見直しと今後の訓練計画への反映
- 4) 事故速報体制の整備と重大事故発生時の事故原因、再発防止策の社内周知

(7) 安全管理体制の維持に必要な教育・訓練等

評価実施事業者中13%の事業者が、経営管理部門を含む安全管理体制の維持に必要な要員に対し、安全管理体制の維持に必要な教育・訓練を実施し、その効果を検証・評価し、事後の教育・訓練計画に反映する仕組みを構築し、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：9社、初回評価で助言した社数：26社

2回目評価で評価した社数：13社、2回目評価で助言した社数：19社

★評価の主なポイント

1) 安全管理要員に対する安全管理体制の維持に必要な教育・訓練等について以下のPDCAサイクル仕組みを作り、運用しているか。

P：経営管理部門の安全管理担当要員に対する安全マネジメントのコンセプトを理解させるための教育・訓練の計画（責任者、プログラム、日程等）

D：教育・訓練の実施

C：教育・訓練の効果、プログラム等の検証

A：検証を踏まえた教育・訓練の見直し

2) 技能要員に対する技能の習得・維持に必要な教育・訓練等について以下のPDCAサイクル仕組みを作り、運用しているか。

P：要員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・研修の計画（必要な能力、技能の特定と研修等プログラム、日程等）

D：教育・研修等の実施

C：教育・研修等の効果、プログラム等の検証

A：検証を踏まえた教育・研修等の見直し

3) 「事故」体験の共有のための取組

(8) 内部監査

評価実施事業者中8%の事業者が、輸送の安全に関するPDCAサイクルのC（Check：評価）にあたる、自社による経営管理部門を含む安全管理体制に係る内部監査の実施体制や手順を確立し、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：2社、初回評価で助言した社数：55社

2回目評価で評価した社数：9社、2回目評価で助言した社数：19社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

中越運送株式会社、京都市交通局

★評価の主なポイント

内部監査について以下のPDCAサイクルの仕組みを作り、運用しているか。

P：内部監査の手順の文書化、内部監査の計画（頻度：少なくとも1年毎、重大事故発生時は臨時）

D：経営陣による内部監査の重要性の周知徹底等の支援実施、内部監査体制の整備（内部監査の客観性の保持）、
内部監査の実施、内部監査のフォローアップ

C：内部要員の力量、監査の有効性・機能性の検証

A：内部監査の手順、体制等の見直し

（内部監査要員に対する教育・訓練）

P：内部監査要員に必要な教育・訓練の計画（責任者、プログラム、日程等）

D：教育・訓練の実施

C：教育・訓練の効果、プログラム等の検証

A：検証を踏まえた教育・訓練の見直し

(9) 見直しと継続的改善

評価実施事業者中7%の事業者が、輸送の安全に関するPDCAサイクルのA(Act:改善)にあたる、内部監査等を活用した安全管理体制の見直し(マネジメント・レビュー)と継続的改善について、仕組み作り、その実施に努めていました。

※2回目評価実施事業者における評価・助言状況

初回評価で評価した社数：5社、初回評価で助言した社数：47社

2回目評価で評価した社数：9社、2回目評価で助言した社数：21社

※他の事業者の参考となる優れた取組みを行っている事業者

中越運送株式会社、株式会社マロックス

★評価の主なポイント

見直しと継続的改善について以下のPDCAサイクルの仕組みを作り、運用しているか。

(安全管理体制の見直し)

- 1) 見直しの計画(頻度：少なくとも1年毎、重大事故発生時は、臨時)
- 2) 見直しの実施体制、手法等の確立
- 3) 見直しの実施(安全管理体制の実施状況の確認、改善の必要性和実施時期の評価)
- 4) 見直しの効果、実施体制、手法等の検証
- 5) 見直しの計画、実施体制、手法等の見直し

(継続的改善)

- 6) 継続的改善の手順の文書化
- 7) 継続的改善の実施体制、手法等の確立
- 8) 継続的改善の実施
- 9) 継続的改善の効果、実施体制、手法等の検証
- 10) 継続的改善の手順、計画、実施体制、手法等の見直し

4. 3 各分野の運輸事業者の安全管理体制の構築・改善の状況

これまで実施した運輸安全マネジメント評価等において把握した、各モードの運輸事業者における安全管理体制の構築・改善の状況の概要は以下のとおりです。

(1) 鉄道モード

① JR各社、大手民鉄及び公営地下鉄の取組み状況等

- ・運輸安全マネジメント制度の理解と取組みレベルに差はあるものの、ガイドラインで求めている安全管理体制はほぼ構築・運用されている。
- ・従来からハード・ソフト両面の様々な取組みが実施されているが、それらの取組みをマネジメント的に体系化すること、特に、PDCAサイクルのCAの取組みの構築・推進が課題である。
- ・JR各社のうち事業規模の大きい事業者では、支社に相当の裁量・権限を付与しており、それら支社の安全管理体制の構築・運用状況については、これまでに実施した運輸安全マネジメント評価において把握できていない。

② 地方鉄道・索道事業者の取組み状況等

- ・総じて、取組み途上であり、特に、PDCAサイクルのCAの取組みについて、多くの事業者が未構築である。
- ・特に、索道事業者は、事業規模が小さく、当該事業者に適した安全管理体制の構築・運用のあり方とその手法を確立することが課題である。

(2) 自動車モード

① 総じて、運輸安全マネジメント制度の浸透度が比較的低く、安全管理を現場に委ねている傾向が強い。

② バス事業者の取組み状況等

- ・都市圏の大手バス事業者は、安全管理体制を構築しているものの、その運用が十分でない事業者が多く見受けられる。
- ・地方のバス事業者は運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低く、取組み途上である。

③ タクシー事業者の取組み状況等

一部の事業者を除き、都市圏・地方の事業者を問わず、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低く、取組み途上である。

④ トラック事業者の取組み状況等

- ・大手5社は、総じて、安全管理体制の構築・改善に向け積極的に取り組んでいる。
- ・それ以外の事業者は、一部の事業者を除き、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低く、取組み途上である。
- ・全国ネットの大手トラック事業者は支社等に相当の裁量・権限を付与しており、それら支社の安全管理体制の構築・運用状況については、把握できていない。
- ・下請け先に対する適切な安全管理の充実・強化が課題である。

⑤ 評価対象事業者以外の事業者については、総じて運輸安全マネジメント制度に対する理解度が低いため、引き続き、普及・啓発を図り、安全管理体制の構築を確立することが課題である。

(3) 海運モード

① 大規模・中規模事業者の取組み状況等

ア I S M (International Safety Management 船舶安全管理システム) 認証事業者

ガイドラインで求めている安全管理体制がほぼ構築、運用されており、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が比較的高い。

イ 旅客船事業者

安全管理体制を構築しているものの、その運用が十分でない事業者が見受けられ、運輸安全マネジメント制度に対する理解度にばらつきがある。

ウ 内航海運業者

荷主からの要求により安全管理の意識が強く、安全管理体制の運用レベルは比較的高いものの、運輸安全マネジメント制度に対する理解度にばらつきがある。

エ 備船を使用している事業者については、当該備船の船主に対する適切な

安全管理の充実・強化が課題である。

② その他の事業者の取組み状況等

- ・ 上記①以外の旅客船事業者及び内航海運業者にあつては、総じて、取組み途上であり、特に、PDCAサイクルのCAの取組みについて、多くの事業者が未構築である。
- ・ 事業規模が小さく、当該事業者に適した安全管理体制の構築・運用のあり方とその手法を確立することが課題である。

(4) 航空モード

- ① 総じて、運輸安全マネジメント制度に対する理解度が比較的高く、マネジメント的な取組み（SMS：Safety Management System/安全マネジメントシステム）が進められている。
- ② グループ企業では、個々の会社の取組みに加えて、親会社及び各子会社が連携してグループ全体としての取組みを進めている。
- ③ 航空事故発生時の社会的影響の大きさを勘案し、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の促進などリスク管理の取組みの更なる充実・強化を図ることが望ましい。
- ④ 外注先（整備・運航）に対する適切な安全管理の充実・強化について把握する必要がある。
- ⑤ 評価対象事業者以外の事業者については、その過半数以上が自主的に安全管理規程を作成しているなど、安全意識、法令遵守の徹底など安全管理体制の構築に努めている。

5. 運輸事業者の取組みのご紹介

運輸事業者の皆様が安全管理体制を構築・改善するための参考情報として、全般的に取組みが進んでいる事業者における安全の取組み概要をいただきましたのでご紹介します。

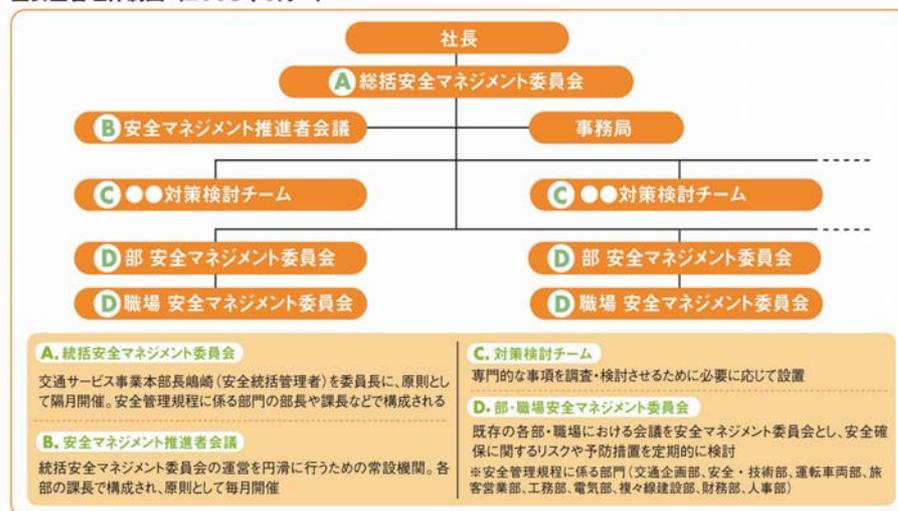
(1) 小田急電鉄株式会社における安全の取組み

① 安全管理体制を改善

当社では、「安全管理規程」の制定にあわせ、社長を最高責任者とする各管理者の役割と権限を明確にした「安全管理体制」を整備し、安全の確保に対する社内体制の改善を図りました。

体制整備から1年が経過した、昨年実施の鉄道内部監査結果を踏まえ、本年6月に「情報の共有化」をテーマに安全管理体制を大幅に見直し、よりスムーズに情報伝達を行える体制に変更しました。新体制では、下図のように「統括安全マネジメント委員会」を中核に、各部・各職場へ情報が迅速かつ確実に伝達されるシステムとなっています。

■安全管理体制図 (2008年6月～)



② 「安全努力目標」の設定

本年度より、「安全」「安定」「安心」の3つの視点で定量的な評価が可能となるよう「安全努力目標」を設定し、その達成に向けて、安全重点施策を定め、安全輸送の確保と安定輸送体制の確立に取り組んでいます。

③ エリアミーティングを開催

安全統括管理者（交通サービス事業本部長）をはじめ、安全・技術部長、関係部門の部長のほか、現業部門の担当者が参加し、喜多見、大野、海老名の3エリアごとに連携やコミュニケーションの強化を図る「エリアミーティング」を、今年の4月から毎月1エリアずつ開催しています。



エリアミーティングの様子



安全統括管理者の巡視

④ 現業巡視によって高まる安全意識

社長および安全統括管理者（交通サービス事業本部長）による現業巡視を積極的に実施しています。今年も、社長が各職場を訪れて現業懇談会を行い、現業部門の担当者と直接意見交換を行いながら安全確保の最前線の生の情報を収集しています。

また、夏季輸送安全運動および年末年始輸送安全総点検では、繁忙期の安全確保に関する意識高揚を図るために各職場で作業内容の確認・指導を徹底したほか、安全統括管理者（交通サービス事業本部長）が各職場を巡視し安全意識の向上を図っています。

⑤ 「鉄道安全の日」を制定し安全シンポジウムを開催

当社では、鉄道輸送にかかわる従業員の安全意識の向上と安全文化の醸成を図るため、今年度から10月1日を当社独自の「鉄道安全の日」に制定し、同日「安全シンポジウム」を開催しました。第1回となる今年のシンポジウムでは、ヒューマンエラーを専門に研究する慶應義塾大学の岡田教授をお招きし、事前に安全管理規程にかかわる当社社員に対して行ったアンケート結果を基にヒューマンエラーに関する講演会を開催したほか、各部による安全対策の発表も実施しました。

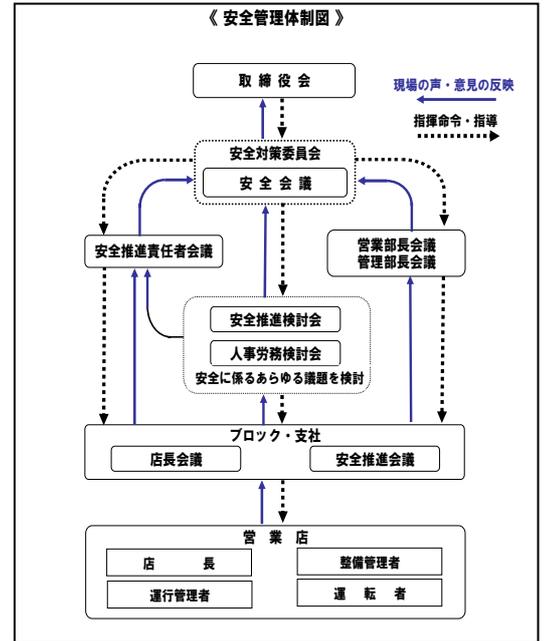
(2) 佐川急便株式会社における安全の取組み

① 安全管理体制

当社は、代表取締役を委員長、安全統括管理者および、取締役を副委員長、支社長を委員とする「安全対策委員会」を設置。委員会では毎月「安全会議」を開催し、安全目標の達成状況や各安全活動の報告を行っています。

また、安全に関する諸課題や新たな安全施策について審議するなど、現場にある多くの意見を施策に反映させることで輸送の安全確保を図っています。

本社 ⇄ 支社 ⇄ 営業店と連携して安全対策を検討するとともに、全社的な課題は各検討会で討議して答申案を作成し、それらを安全会議に諮ってゆきます。決議された内容は各会議体において、プロセスを含めて報告され、より深く現場に浸透させる効果をもたらしています。



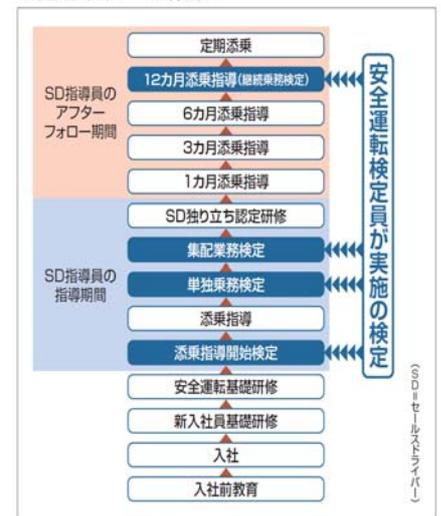
② 安全推進者専従制度の導入

平成13年より事業用車両を保有する全ての事業所に運行管理の専門とする「安全推進者」を配置（一部店長が兼務）しています。「安全推進者」は安全運行に関する専門的な知識・技量を有し、交通事故・違反の防止に努めています。主な活動である労務管理や添乗指導、街頭検証によってドライバーの運転技術、マナー向上を目指します。

また、これらの活動の中で従業員とのコミュニケーションを円滑にし、問題の早期解決を図ります。

さらに、ヒヤリ・ハット体験の情報収集をもとにした安全指導、ソフト面でのドライバー支援など、多角的な活動により安心して乗務できる環境整備に努めています。

● 新人ドライバーの育成フロー



③ 佐川ライセンス制度の導入

優良な従業員の育成を目的とした佐川ライセンス制度。安全に関するライセンスとして「SD指導員（セールスドライバー）」と「安全運転検定員」を設け認定しています。「SD指導員」は新入社員をマンツーマンで育成します。業務に精通した管理者やベテラン社員から、指導力があり試験に合格した者を認定、OJTで指導に当たります。「安全運転検定員」は新入社員の独立の可否を見極める重要な役割を担います。優秀な管理者や安全推進者が認定を受けています。指導と見極めの機能を分離させることで人材育成の充実を図っています。

（平成20年9月20日現在、SD指導員8,762名、安全運転検定員2,078名）

(3) 上野トランステック株式会社における安全の取組み

当社では、具体的な安全活動に関する取組み、重大事故撲滅への取組みについて船主、乗組員及び社員を含めた全員参加の安全活動を実施し、重大事故撲滅の活動を行っています。最近の具体的な取組みは以下のとおりです。

① 事故管理サイクルの構築

事故が発生した場合、影響度の大小によって分類（RAM分類：Risk Assessment Matrix）し、RAM 3以上の事故についてはTripod分析手法を用いて事故の根本原因まで探求しています。その結果を事故評価委員会（経営トップ、安全統括管理者はじめ関係役員で構成）にはかり、具体的再発防止策が指示され、各部門を通じて船主、乗組員にフィードバックしています。また、再発防止策の実施状況の検証のため3ヶ月監査を実施しています。

RAM 分類表

RAM 分類	影響された項目（発生した事故評価）				発生頻度（予防活動）				
	人身災害	施設事故	環境汚染	顧客への影響	A 業界皆無	B 業界内でたまに	C 業界で1程度	D 会社で1程度	E 会社で年数回
0	問題なし	被害なし	影響なし	影響なし					
1	病院へ行かない程度の怪我	軽微により、謝罪にて解決した	その場でふき取る程度（極微量）	オーダー内容を満たさなかったが、販売や操業に支障なし		Low Risk			
2	日帰り治療を病院で受ける程度の怪我など	30万円未満の損害	その場で回収できた程度	販売や操業に支障あり（3万円未満）					
3	病院へ通院を伴う程度の怪我など	30～100万円の損害	船内や構内や敷地内にて回収できた程度	販売や操業に支障あり（10万円未満）			Medium	Risk	
4	一ヶ月未満入院するほどの怪我など	100万円～500万円の損害	船内や構内や敷地から周辺へ拡大した	販売や操業に支障あり（100万円未満）				High Risk	
5	重度の怪我や死亡者が発生するなど	500万円～1000万円の損害	地域一帯（市町村や湾内）に拡大した汚染	販売や操業に支障あり（100万円以上）					

② 上野セーフティアカデミー（US-Academy）

1) 船主安全研究会

年度において事故を惹起した船社を選別し、安全管理手法、事故分析手法の勉強及び事例研究等を通じて、船舶管理技術の向上を目指してい

ます。

2) 安全監督者研修会

法改正等の周知、海上保安施設、舶用機器メーカー見学及び有識者の講演等を盛り込んだ研修会を年1回実施し、船主、乗組員の知識の向上を図っています。

③ 安全監査の実施

PDCAサイクルの重要な要素であるC（チェック）の充実のため「安全管理レビュー（船舶、管理会社）」と称した、各船主、乗組員の安全に対する取組み状況の検証を実施しています。

④ 「安全活動に関する共同宣言」の締結

2008年度の安全スローガンである“築こう信頼の輪目指そう「安全品質No.1」”のもと、新たに船主と「安全活動に関する共同宣言」を結び、当社安全方針に沿った船主の自主的な年間活動計画の立案と実行及び事故管理サイクルに則ったヒヤリ・ハットの分析、Tripod分析を行い事故管理サイクルのプロセスの確認と検証を船主と共同で実施し、船主との更なる信頼構築と重大事故撲滅に向けた取組みを行っています。

(4) 全日本空輸株式会社における本制度による安全の取組み

ANAグループでは、「安全は経営の基盤であり、社会への責務である」という安全理念を掲げ、お客様に「安心」と「信頼」をお届けするべく、日々安全運航に努めております。

運輸安全マネジメント制度が開始されて2年が経過しますが、その間2回の運輸安全マネジメント評価を受審いたしました。いくつかの貴重な助言を頂くと共に、弊社が安全に関して取り組んだ現状に対して過大な評価を頂きました。頂いた助言につきましては是正をし、また評価を頂いた部分については慢心することなくさらに充実を図ってまいりたいと考えております。

弊社では、若手社員からの「事故を風化させない」ための施設の設立提案に基づき、グループ全社員の安全教育施設として2007年2月にANAグループ安全教育センター（ASEC）を開設しました。来年度末までにANAグループ全社員にASECでの安全教育を受講させる予定でおります。

また、安全方針の浸透や安全教育の有効性を確認する仕組みとして、2007年度に「ANAグループ安全文化評価」を実施しました。会社における安全文化は社員の安全に対する意識に現れると考え、ANAグループ社員全員を対象にアンケートを実施し、数値化による分析および評価を行った結果、安全意識の現状が把握できたと考えております。今後は、安全文化評価を定期的実施し、安全に関わるPDCAサイクルの指標のひとつとして活用し、更なる安全レベルの向上に努めてまいります。

一方、万一事故等が発生した場合に備え、ANAグループでは緊急対応マニュアルを定め、設備を保持し要員を確保して毎年訓練を実施しておりますが、これらについてもより充実を図っていきたいと考えております。

運輸安全マネジメント制度は運輸事業者個社に対するものではありませんが、グループ全体の安全管理体制をさらに強固なものにしていくため、ANA

グループ各社との連携を深めてまいりたいと考えております。

「安心」と「信頼」の基礎となる安全の堅持をはじめとする全ての業務は、「組織としての確かな仕組み」と「一人ひとりの責任ある誠実な行動」の上に成り立つことを肝に銘じ、「より充実した安全管理体制」と「安全を全てに優先させる安全文化」の定着に向けて、一層努めてまいります。

6 評価実施事業者の皆様の声

6.1 評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果

国土交通省では、運輸安全マネジメント制度をより適切に推進するために、評価実施事業者に対し評価終了後にアンケート調査を実施し、郵送で運輸安全政策審議官あて回答をいただいています。

事業者の皆様のご協力に厚く御礼申し上げますとともに、今後、運輸安全マネジメント制度の更なる改善のための参考として参ります。

・アンケートの要領：

アンケート方式は、運輸安全調査官が実施した評価の実施状況などに関するアンケート19項目に対して、「1（非常に適切である）」、「2（概ね適切である）」、「3（適切である）」、「4（やや不適切である）」、「5（非常に不適切である）」という5段階から、評価実施事業者が回答するものです。（後述の「8.4 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート調査票（サンプル）」の項を参照願います。）

・対象事業者：

平成18年10月から平成20年9月までの間に運輸安全調査官が運輸安全マネジメント評価を実施した289社

・回収数（率）：241社（83%）

本アンケート調査の結果概要は以下のとおりです。なお、本アンケート各設問の詳細結果については、後述の「8.5 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧」の項を参照願います。

（1）評価の準備について

評価準備に関する各設問については、「非常によく理解できた」などの肯定的な回答が8～9割程度ありました。

一方、「やや理解できなかつた」などの否定的な回答も若干見受けられることから、今後とも事業者の皆様の運輸安全マネジメント評価に対する理解をよ

り深めていただくため、事前説明、事前手続き等を適時・適切に行うよう措置することとしています。

(2) 評価の負担について

- ① 評価日程や時間帯については、「非常に適切」、「やや適切」との回答が8割以上ありました。

一方、「どちらともいえない」「やや不適切」との回答が2割弱あることから、各被評価事業者の業務状況等を勘案し、極力、事業者の皆様のご負担にならないような日程・時間帯を計画し、評価を実施することとしています。

- ② 評価を行った当省職員の人数については、「適切である」との回答が6割強ある一方、「非常に多い」、「やや多い」との回答が3割強ありました。

これは、従来から運輸安全調査官が実施する評価の場合、評価チームは3名を基本としていますが、事業形態や時間構成の関係、また、運輸安全調査官の評価状況のチェックや力量の向上のため、事前に調整した上で幹部を含めた職員が評価に参加又は立会う場合もありますので、この点、ご理解いただければと考えております。

- ③ 評価でのインタビューに係る事業者の業務負担については、「非常に大きい」「やや大きい」との回答が、3割ありました。

今後、インタビュー内容の重点化を図るなど、今まで以上に適切かつ効率的なインタビューを実施することとしています。

(3) 評価の実施について

評価を行った職員の評価の状況や評価結果については、全設問ともに「非常によく理解できた」などの肯定的な回答が9割以上ありました。

今後とも、国土交通省では、評価を実施する職員の評価に係る力量の向上を図り、各事業者の皆様にとって、より充実した評価が実施できるよう努めることとしています。

(4) 制度導入後の変化について

運輸安全マネジメント制度導入以降の安全に関する意識の変化の有無については、「安全」を「十分意識するようになった」「概ね意識するようになった」との回答が8割ありました。

運輸安全マネジメント制度の安全確保のための有効性については、「非常に有効である」「やや有効である」との回答が9割以上ありました。

さらに、制度導入後の安全に係る取組みの変化、改善、充実した点の有無については、「ある」との回答が9割以上ありました。

なお、安全に係る取組みの変化、改善、充実した点の主な事例としては、以下のような回答がありました。

- ・ 輸送の安全に関するP D C AサイクルのC Aの取組みを構築し、運用するようになった。
- ・ 経営トップのコミットメントにより、トップの現場巡回が頻繁になり、会議体の創設・活用により、社内の縦・横のコミュニケーションが活性化するとともに、現場の良い取組みや課題を見出すようになった。
- ・ 経営層を含め運航の安全を維持するためには全社的な体系立った安全管理体制の構築が必要であるとの認識が深まった。
- ・ 輸送現場の動静が遅滞なく完全に把握できるようになった。
- ・ 輸送の安全に関するリスクマネジメントの仕組みを構築できた。
- ・ 安全に関する情報の周知・展開により各部門、各現場の社員の安全意識が向上した。
- ・ 社内の安全教育・訓練が充実した。
- ・ 褒められた取組みについて、今後一層の充実に向け、励みとなった。
- ・ 安全に関する新組織を創設したり、安全投資が増加したりした。
- ・ 安全管理の体系化・文書化・記録化が促進した。

(5) 運輸安全セミナーの要望について

国土交通省では、平成20年8月から、事業者の安全担当者を対象とした少人数の運輸安全セミナー（ガイドライン解説、内部監査等）を実施しています

が、当該セミナーの参加希望について、「参加したい」、「テーマに限って参加したい」との回答が9割以上ありました。

また、参加したいセミナーの内容としては、以下の要望がありました。

- ・ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用方策に関するセミナー
- ・ 内部監査に関するセミナー
- ・ 安全管理全般（他社事例を含む）に関するセミナー
- ・ 経営陣に対する運輸安全マネジメント制度のコンセプト理解に関するセミナー
- ・ 事故対応訓練の手法等に関するセミナー
- ・ 見直し（マネジメント・レビュー）に関するセミナー
- ・ 地方でのセミナー開催

今後とも、事業者の皆様のニーズ・要望を踏まえ、継続的に運輸安全セミナーを開催するなど、事業者の皆様の安全に関する取組みの支援活動を展開していくこととしています。

6. 2 評価に対する意見・要望等

「安全管理規程に係る評価に関するアンケート」の自由記入欄を通じて、事業者の皆様から様々な意見・要望等をいただきました。主な意見・要望等は以下のとおりです。

今後、国土交通省では、事業者の皆様からいただいたこれらの意見・要望等を踏まえつつ、評価手法等の見直し・改善を含め、運輸安全マネジメント制度の充実・強化を図ることとしています。

(1) 運輸安全マネジメント制度全般について

- ① 国において、事故やヒヤリ・ハット情報を収集・分類・整理・分析・評価といった輸送の安全に関するリスク管理の取組み手法に関する調査研究・開発を進めるとともに、かかる優良事例の公表を更に進めてほしい。
- ② 運輸安全マネジメント制度に関する情報共有について、個別のモード

の情報のみならず、モード横断的な情報や他社の取組み事例の情報発信・展開や定期的な運輸安全シンポジウムの開催などの制度の充実を進めてほしい。

- ③ 自動車業界全体が社会から信頼を得るため、全事業者に対する運輸安全マネジメント制度の適用（安全管理規程の作成・届出、評価の実施など）について検討してほしい。
- ④ 公営交通企業や大手民鉄の人事体制上の実態を踏まえ、安全統括管理者等の法定管理者の要件の見直しを図ってほしい。
- ⑤ 現行の「安全管理規程に係るガイドライン」は、中小事業者にとっては、取組み困難な項目・内容があり、当該中小事業者に見合った安全管理の指針・モデルを策定してほしい。
- ⑥ 内部監査の体制が構築できない中小の事業者に対する関係団体等における外部監査の仕組みを構築について検討してほしい。
- ⑦ I S M制度との整合性を図ることを要望する。
- ⑧ 運輸安全マネジメント制度周知用DVDは社内安全教育に活用し、大変役立っている。今後も教育に活用可能なDVDの作成をお願いする。
- ⑨ 運輸安全マネジメント評価では自由活発な意見交換や助言をいただき感謝している。安全確保に向けた官民一体の取組みとして醸成することが運輸事業全体の安全品質向上に寄与すると思われる。

（２）運輸安全マネジメント評価のやり方等について

- ① これまでの各事業者の評価を踏まえた事業者ごとの評価の目的を明確にしていただき、さらに、各事業者の各々の特色や風土を十分理解のうえ、よりわかりやすい評価の実施をお願いする。
- ② 評価は、取組みの進んだ大手事業者のみならず、取組み途上の事業者に対し、優先的に実施すべきと考える。
- ③ 評価での講評の際には、具体的な取組みの仕方、ヒントなどを平易にアドバイスしてほしい。
- ④ 安全管理規程のガイドライン及び同手引きについて、事業者に受入れやすい平易な用語で表現し、また、同手引きには具体的な取組みの体制

のあり方・仕方・事例を追記いただくよう見直し願う。

- ⑤ クロージングミーティング前に当該ミーティング準備（評価報告書事前説明・コピー等）の時間を確保してほしい。
- ⑥ クロージングミーティングの時間を長くし、他社・他モードの優良事例の紹介や事業者とのフリートーク・意見交換の機会を設けてほしい。

（３）その他運輸安全行政について

- ① 日頃から安全の取組み等について、事業者が国に対し相談できる雰囲気作り・環境整備を図ってほしい。
- ② 輸送現場の人材不足解消のため、当該人材確保・人材育成に対する施策を推進してほしい。
- ③ 自動車業界では、事業者として輸送の安全性の向上に向け、努力しているところであるが、国においても、道路交通環境改善に向けて道路総合行政を強化していただきたい。
- ④ 安全設備投資に対する助成措置の施策を推進してほしい。

7 運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化に向けて

これまで運輸安全マネジメント評価を実施した事業者の皆様をはじめ関係各位からいただいたご意見、ご要望やこれまで実施した評価を踏まえ、運輸安全マネジメント制度のより更なる充実・強化のため、国土交通省として下記のような取組みを推進していくこととしています。

(1) 運輸安全マネジメント評価の一層の推進

運輸安全マネジメント制度を導入して2年が経過したところですが、本制度は、事業者自らが本制度のコンセプトを理解し、納得し、安全性の向上に向け高い意識を持って積極的に取り組むことで、初めて輸送の安全性の向上が図られるものです。

このため、今後とも、精力的かつ継続的に運輸安全マネジメント評価を実施することとしています。

(2) 小規模事業者への対応

評価対象事業者のうち、現行の安全管理規程に係るガイドラインに沿って安全管理体制の構築・改善の取組みを実施することが困難な小規模事業者については、当該事業者の安全管理体制の構築・改善のあり方等を取りまとめた小規模事業者用ガイドラインを早期に策定し、同ガイドラインに沿って、適切な手法による運輸安全マネジメント評価を実施することとしています。

(3) 安全管理体制の構築・改善に係る取組みに対する事業者支援と制度の定着

これまで実施した評価等を通じて、事業者から国に対し安全管理体制の構築・改善に関する積極的な事業者支援実施の声が多くよせられています。

このため、国として、事業者、特に、小規模事業者への安全管理体制の構築・改善に関する支援活動を推進するとともに、運輸安全シンポジウム、運輸安全セミナー等の開催等により、今後も引き続き、本制度のコンセプトの浸透・定着に努めていくこととしています。

また、今後より一層の浸透・定着を図るため、積極的に業界団体等による活動を推進していくこととしています。

(4) 評価に係る技量の向上と体制の充実

公正かつ適切な評価の実施は、これらの業務に従事する評価員のインタビュー技法等の力量に委ねられるといっても過言ではありません。

このため、評価員に対して実施している研修等の内容の見直し・改善や新規の教育・訓練の導入等、評価員の評価に関する力量の充実・強化を図っていくこととしています。

また、各地方運輸局等関係職員に対する運輸安全マネジメント研修及び合同評価を引き続き実施するなど、地方運輸局等関係職員の評価に関する技量を向上させるための取組みを推進していくこととしています。

(5) 運輸安全マネジメント制度の更なる充実に向けた施策の推進

事業者の運輸安全マネジメント制度への理解を促進させ、事業者の自律的な安全性や意識の向上を図るとともに、国民に対する運輸安全マネジメント制度の理解の醸成に向け、評価結果等の公表のやり方、内容等について検討し、さらに、運輸安全マネジメント制度自体の効果・有効性の検証・把握に関する検討を進めることとしています。

8 参考資料

8. 1 「運輸安全マネジメント制度」の歩み

年月日	主な出来事
H17. 1. 22	日航機、千歳空港で管制指示違反トラブル
H17. 3. 15	東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故(竹の塚駅構内) (死者2名・負傷者2名)
H17. 3. 16	日航機、機内非常口扉の操作忘れトラブル
H17. 4. 22	A N K機、小松空港で管制指示違反トラブル
H17. 4. 25	J R西日本福知山線列車脱線事故 (死者107名・負傷者562名)
H17. 4. 26	大川運輸踏切衝突事故 (スーパーひたちと衝突) (死傷者なし)
H17. 4. 28	近鉄バス磐越自動車道中央分離帯衝突転倒事故 (死者3名・負傷者20名)
H17. 5. 1	九州商船フェリーなるしお防波堤衝突海難 (負傷者23名)
H17. 6. 14	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設置
H17. 6. 23	知床半島観光周遊船乗揚海難 (負傷者26名)
H17. 8. 12	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公表
H17. 12. 2	運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会設置
H18. 3. 31	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(運輸安全一括法) 公布
H18. 4. 1	国土交通省大臣官房運輸安全監理官等設置
H18. 4. 26	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最終とりまとめ公表

H18. 5. 12	安全管理規程に係るガイドライン公表
H18. 6. 22	安全管理規程に係る報告聴取又は立ち入り検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会に諮問
H18. 7. 1	国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官設置
H18. 8. 3	安全管理規程に係る報告聴取又は立ち入り検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会に答申、同方針策定
H18. 8～9	全国各地で事業者向け運輸安全マネジメント制度説明会開催
H18. 9. 5	運輸安全シンポジウム開催（東京）
H18. 10. 1	運輸安全一括法施行、運輸安全マネジメント制度導入 運輸安全一括法に規定する安全管理規程に係るガイドラインの手引き公表
H18. 10. 17 ～10. 18	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による初めての運輸安全マネジメント評価実施（評価実施事業者は西日本旅客鉄道株式会社）
H19. 4. 1	国土交通省大臣官房運輸安全監理官付首席運輸安全調査官設置
H19. 4～	各地方運輸局等における運輸安全マネジメント評価を本格的に開始
H19. 8. 29	輸送の安全に係るリスク管理モデル構築検討会設置
H19. 10. 23	公表資料「運輸安全マネジメント制度1周年を迎えて」公表
H20. 3. 5	運輸事業の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H20. 8～	運輸事業者安全担当者対象の運輸安全セミナー随時開催
H20. 10. 24	公表資料「運輸安全マネジメント制度導入2周年を迎えて」公表

8. 2 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧

平成18年10月から平成20年8月までの間、運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は以下の表のとおりです。なお、下線付きの事業者は2回目の評価を実施した事業者です。

モード	事業者名
鉄道	<p>西日本旅客鉄道、東武鉄道、九州旅客鉄道、西日本鉄道、東日本旅客鉄道、阪急電鉄、東京地下鉄、<u>東京都交通局</u>、京成電鉄、東京急行電鉄、小田急電鉄、東海旅客鉄道、京浜急行電鉄、横浜市交通局、<u>京王電鉄</u>、日本貨物鉄道、仙台市交通局、北海道旅客鉄道、<u>阪神電気鉄道</u>、<u>四国旅客鉄道</u>、<u>西武鉄道</u>、<u>大阪市交通局</u>、<u>福岡市交通局</u>、<u>京阪電気鉄道</u>、<u>名古屋市交通局</u>、名古屋鉄道、南海電気鉄道、近畿日本鉄道、相模鉄道、札幌市交通局、京都市交通局、神戸市交通局、富山地方鉄道、札幌振興公社、竜王観光、万葉線、野岩鉄道、帆柱ケーブル、会津鉄道、京福電気鉄道、信州総合開発観光、静岡鉄道、千早赤坂村、丹後海陸交通、天橋立総合事業、松本電気鉄道、岡山電気軌道、津軽鉄道、球磨村森林組合、鋸山ロープウェイ、伊予鉄道、静岡鉄道、御在所ロープウェイ、山陽電気鉄道、新京成電鉄、大山観光電鉄、北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道、伊賀鉄道、養老鉄道、大阪府都市開発、北神急行電鉄、広島電鉄、スカイルールサービス、くま川鉄道、加森観光、セントレジャー・オペレーションズ、栗原市、はあとリゾート、剣山観光登山リフト、速日の峰振興事業団、山形鉄道、江ノ島電鉄、天竜浜名湖鉄道、明知鉄道、信楽高原鐵道、土佐電気鉄道、登別ゴルフ場、アンビックス、中本造林、阪堺電気軌道、四国ケーブル、赤倉温泉リフト、上野々スキーリフト、白樺湖観光開発、東急リゾートサービス、白馬フォーティセブン、八方尾根開発、ガーラ湯沢、ウィンターガーデンリゾート、筑波観光鉄道、武尊山観光開発、広島観光開発、四国ケーブル、五ヶ瀬町、埼玉新都市交通、土佐くろしお鉄道、小平町、和寒町、エッセイナル仙台、湯沢市、妙高観光開発、キューピットバレイ、樫山工業、佐久平尾山開発、八木興産、中部スノーアライアンス、六呂師高原協業組合、勝原スキー場、おじろ観光協同組合、朽木むらおこし公社、江府町地域振興、花見山観光、羅漢寺観光、横浜新都市交通、岳南鉄道、松浦鉄道、八戸臨海鉄道、士別市、幌延町、芦別市、新得町、栗山町、枝幸町、空知リゾートシティ、ダンケジャパン、阿寒ロイヤルバレイ、秋田栗駒リゾート、米沢観光、長治観光、横向高原リゾート、東北サファリパーク、高田観光企業、二王子観光開発、朝日村、わかぶな高原、よませリフト、南志賀開発、高井富士観光、北志賀藤田観光、谷川温泉観光開発、東武興業、水上・大穴スキー場、昇仙峡観光、遠鉄観光開発、デイリー郡上開発、飛騨森林都市企画、岐阜観光索道、ほおのき平、神鍋観光、若杉高原開発企業組合、宮津市、眞英、道後山観光、西粟倉村森の村振興公社、札幌リゾート開発、工藤産業、よみうりランド、箱根ロープウェイ、ちくさ高原開発、ユートピア・マウンテンリゾート、揖斐川町、東海交通事業、井原鉄道、エフ企画、舞浜リゾートライン、えちぜん鉄道、広島高速交通、沼田町、プラッサ、花巻市、</p>

	<p>弥彦観光索道、九州産交ツーリズム、別府ロープウェイ、伊勢鉄道、北大阪急行電鉄、ニセコ高原観光、ピラタス蓼科ロープウェイ、諏訪市、玉原東急リゾート、谷川岳ロープウェイ、日本製紙総合開発、下田ロープウェイ、東海自動車、池観光開発、下関市、瑞穂リゾート、北越急行、わたらせ渓谷鐵道、上信電鉄、神戸電鉄、能勢電鉄、夕張りリゾート、泉ヶ岳総合観光開発、能勢電鉄、小豆島総合開発</p>
自動車	<p>西日本鉄道、東京都交通局、北海道中央バス、神奈川中央交通、横浜市交通局、国際興業、奈良交通、三重交通、大阪市交通局、神姫バス、名古屋市交通局、しずてつジャストライン(株)、西肥自動車、仙台市交通局、京都市交通局、神戸市交通局、名鉄バス、京浜急行バス、京成バス、阪急バス、富山地方鉄道、シエアールバス関東、岩手県交通、中国シエアールバス、瀬戸内運輸、沖縄バス、新潟交通、ミヤコバス、シエアールバス東北、名阪近鉄バス</p> <p>西日本シエアールバス、広島バス、岐阜乗合自動車、相模鉄道、西武バス、小田急バス、東急バス、川中島バス、京王電鉄バス、ジェイ・アール北海道バス、広島電鉄、長崎自動車、山交バス、関東鉄道、日本交通、九州産交バス、東京空港交通、近鉄バス、大分バス、関東自動車、防長交通、福島交通、中日臨海バス、西鉄バス北九州、琉球バス交通、関東バス、徳島バス、南国交通、川崎鶴見臨港バス、近江鉄道、越後交通、日ノ丸自動車、昭和自動車</p>
タクシー	<p>日本交通、大和自動車交通、帝都自動車交通、国際自動車、京王自動車、グリーンキャブ、名鉄交通、札幌交通、神奈川都市交通、近鉄タクシー、日の丸交通、平和交通、相互タクシー、北九州第一交通、東都自動車、名鉄西部交通、彌榮自動車、日本タクシー、共同交通、遠鉄タクシー、相互交通、飛鳥交通、石川交通、日の丸リムジン、神戸相互タクシー、名古屋近鉄タクシー、日本交通（近畿）、つばめ自動車、国際興業大阪、宮交タクシー、三交タクシー、阪急タクシー、相模中央交通、日の丸自動車</p>
トラック	<p>西武運輸、ヤマト運輸、日本通運、名鉄運輸、カイ引越センター、近物レックス、佐川急便、東北トラック、第一貨物、西濃運輸、日本郵便通送、ニヤクコーポレーション、新潟運輸、トナミ運輸、岡山県貨物運送、福山通運、中越運送、鴻池運輸、愛知陸運、札幌自動車運輸、ヤマガタ、三豊運送、久留米運送、梅田運輸倉庫、双葉運輸、日本梱包運輸倉庫、流通サービス、ランテック、総合警備保障、関東西濃運輸、エスラインギフ、中京陸運、上組、松岡満運輸、ワイエムキューソー、エネックス、名糖運輸、ティーエルロジコム、カリツー、センコー、昭和西濃運輸、武蔵貨物自動車、丸伊運輸、トランコム、合通、博運社、エア・ウオーター物流、東北福山通運、王子運送、遠州トラック、トナン輸送、浪速運送、日之出運輸、一宮運輸、四国高速運輸、花王ロジスティクス、共立輸送、飛驒運輸、スズケンロジコム、山陽自動車運送、ムロオ、東武運輸プリヴェ、濃飛倉庫運輸、中部運輸、西日本上野輸送、シモハナ物流、札幌通運、パイタルエクスプレス、日本トラック、福井貨物自動車、山陰福山通運、ヤマトホームコンビニエンス、エスワイプロモーション、アシスト、秋田運輸、姫路合同貨物自動車、福通エクスプレス、臼杵運送、アサヒセキュリティ、ヤマトボックスチャーター、西濃エクスプレス、関西丸和ロジスティクス、濃飛西濃運輸</p>

海 運	旅 客 船	<p>関西汽船、新日本海フェリー、東海汽船、シャトル・ハイウェイライン、名門大洋フェリー、九州郵船、九州商船、コスモライン、鹿児島商船、隠岐汽船、阪九フェリー、東京都観光汽船、石崎汽船、西日本旅客鉄道、エスパルストリームフェリー、南海フェリー、ジャンボフェリー、瀬戸内海汽船、四国開発フェリー、東日本フェリー、東日本海フェリー、佐渡汽船、商船三井フェリー、太平洋フェリー、オーシャン東九、マルエーフェリー、マリックスライン、宮崎カーフェリー、郵船クルーズ、ダイヤモンドフェリー、JR九州高速船、琉球海運、クリスタルヨットクラブ、ポートサービス、伊勢湾フェリー、大阪水上バス、洞爺湖汽船、丸文松島汽船、最上峡芭蕉ライン観光、奥只見観光、四国フェリー、野母商船、五島旅客船、明石淡路フェリー、羽幌沿海フェリー、熊本フェリー、福岡市港湾局、初島渡船企業組合、丹後海陸交通、琵琶湖汽船、大分ホーバーフェリー、支笏湖観光運輸、オーミマリン、宿毛フェリー、宇和島運輸、西鉄シティホテル、久米商船、X-TRIP、小樽観光振興公社、網地島ライン、阿賀の里、畑源、共和海建、しんこう海洋、島真珠、びわ湖観光、せとうち物流、口之津観光船企業組合、長崎ポートサービス、大寿海運、いわきデイクルーズ、京浜フェリーポート、兵庫トヨタマリン、OK1、大阪湾水先艇、九商フェリー、徳信、甌島商船、北日本海運、大島汽船、シーライン東京、名鉄海上観光船、東尋坊観光遊覧船、そともめぐり、おおぜき、神社みなとまち再生グループ、田中通船、ハヤシ汽船、双葉船舶食料品店、オータプロデュース、太平洋マリン、国道九四フェリー、三和商船、長崎汽船、西海沿岸商船、朱鞠内観光船、パシフィックマリーン、シーフレンド、マリン商事、信濃川ウオーターシャトル、合歓の郷、木曾川観光、堂ヶ島マリン、熊野交通、ジョイポート南淡路、神戸クルーザー、山中船食、美濃田の渚遊覧船、松尾フェリー、浜名湖遊覧船、共栄運輸、一本松海運、呉・松山フェリー、マリンウェーブ小樽、松島島巡り観光船、富山湾観光船、近海郵船物流、伊豆クルーズ、フジトランスコーポレーション、一本松海運、宗像市、やまさ海運、関門汽船、協業組合江津湖観光、十島村、八重山観光フェリー、トムソーヤ、オホーツクガリンコタワー、しづさき、諏訪湖ロイヤルホテル、イセパイロット・トランスポート、津風呂湖観光、日和山観光、防予汽船、内海フェリー、四国汽船、柳萬建設、出羽島連絡事業、河崎海事、平成船舶商事、モアイ、ヨシムラ、姫島村、三島村、個人事業者162社</p>
内 航 海 運		<p>JFE物流、鶴見サマリ、日鐵物流、田渕海運、旭カカ、日本海内航汽船、上野トランステック、新和内航海運、トヤマロジスティクス、豊益海漕、アスト、井本商運、熊澤海運、トヨジ海運、双葉商会、興国海運、鶴丸海運、興和海運、愛知海運、斎藤海運、金剛汽船、三井松島産業、山口海運、日本タンカー、光和興業、崎永海運、平田海運、商船三井フェリー、小野回漕店、富士運油、月星海運、OK1、東洋海運、マルエーフェリー、富士オイルサービス、浪速タンカー、大窯汽船、田中海運、神戸船舶、新日本近海汽船、摂津海運、東ソー物流、宇部興産海運、アジアマリン、平松商会、三洋海運、協和石油、甲斐機船、フロンティア、霧島物流、全農物流、日藤海運、宮崎産業海運、稚内海運、新日本石油タンカー、近海郵船物流、フジトランスコーポレーション、不二海運、福島海運、三池海運、春風海運、千原海事、エスワイプロモーション、大豊運輸、マロックス、吉浦海運、三井室町海運、大阪機船、兵機海運、日の本海運、宝祥海運建設、徳山海陸運送、日新タンカー、ヤナイ、双栄海運、住吉、壱岐・対馬フェリー</p>

航空	<u>日本航空インターナショナル、スカイマーク、全日本空輸、日本アジア航空、エアニッポン、日本トランスオーション航空、日本貨物航空、エアジャパン、北海道国際航空、シヤルエクスプレス、ANA & JP エクスプレス、エアネクスト、スカイネットアジア航空、シヤルウェイス、スターフライヤー、ギャラクシーエアラインズ、琉球エアコミューター、日本エアコミューター、エアニッポンネットワーク、北海道エアシステム、ジェイエア、エアセントラル、IBEX エアラインズ</u>
----	--

8. 3 他の事業者の参考となる取組事例集

(1) 事例一覧

項目	事業者名	取組概要	ページ
安全方針	北海道旅客鉄道(株)	安全方針の浸透・定着に向けた取組み	46
	北海道国際航空(株)	社内安全調査アンケートの実施	47
	西日本旅客鉄道(株)	社内安全意識調査の実施	48
	全日本空輸(株)	A N Aグループの安全文化評価に関する取組み	49
安全重点 施策	中越運送(株)	安全重点施策に関する取組み	50
	帝都自動車交通(株)	安全重点施策に関する取組み	51
	東京都観光汽船(株)	安全重点施策に関する取組み	52
	田淵海運(株)	安全重点施策の策定と見直しの取組み	53
	佐川急便(株)	安全重点施策に関する取組み	54
	鶴見サンマリン(株)	安全重点施策の達成状況の的確な把握	55
情報伝 達・コミュ ニケーシ ョン	東京地下鉄(株)	タウンミーティング開催による本社・現場間のコミュニケーション確保の取組み	56
	J F E物流(株)	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	57
	南海フェリー(株)	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	58
	(株)名門大洋フェリー	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	59
	久米商船(株)	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	60
事故、ヒヤ リ・ハット 情報の収 集・活用	九州旅客鉄道(株)	社員の意見やヒヤリ・ハット情報の社内ネットワークの取組み	61
	関西汽船(株)	ヒヤリ・ハット情報の収集・分析の取組み	62
	東京都交通局	事故等に関する情報の活用に関する取組み	63
	ヤマト運輸(株)	事故等に関する情報の活用に関する取組み	64
	中国ジェイアールバス(株)	事故等に関する情報の活用に関する取組み	65
	旭タンカー(株)	事故情報及びリスク管理に関する取組み	66
重大事故 等への対 応	小田急電鉄(株)	重大事故等の対応の充実	67
	全日本空輸(株)	重大事故等の対応の充実	68
	横浜市交通局	緊急時対応訓練等の実施及び充実	69
関係法令 等の遵守	日本通運(株)	関係法令等の遵守に向けた取組み	70
	佐渡汽船(株)	「安全診断」を活用した関係法令遵守の取組み	71
内部監査	中越運送(株)	安全管理体制に係る内部監査に関する取組み	72
	京都市交通局	安全管理体制に係る内部監査に関する取組み	73
見直し・継 続的改善	中越運送(株)	安全管理体制の見直しに関する取組み	72
	(株)マロックス	見直し・継続的改善に関する取組み	74

(2) 参考事例

参考事例その1	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	北海道旅客鉄道株式会社
紹介内容	安全方針等に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社では、安全管理規程に規定されている安全方針について、下記のように策定、周知、効果把握、見直しといったPDCAサイクルを確立し、経営トップをはじめとした経営管理部門が、社内に安全意識を浸透させるため、積極的に取り組んでいる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 安全管理規程、安全方針の策定に際し、安全に関するエッセンスが込められた旧国鉄時代の「安全綱領」を盛り込み、経営会議に諮って決定。 安全方針は、社達、社内LAN、社長の年頭挨拶、現場長会議等の各種会議等、あらゆる手法で社内周知。 安全意識の浸透度合いを把握するため、昨年度後半に監査部が60事業所を対象としたアンケート調査を実施（うち17カ所はヒアリングも実施）、集計結果を取りまとめ、監査部意見を添えて経営トップを始め経営会議メンバーに対して報告。 昨年度の調査結果を踏まえ、社内に安全意識をより徹底させるべく、今年度もフォローアップ調査を実施し、役員会議で報告。 上記アンケート調査及びフォローアップ調査の実施結果を踏まえ、今後は内部監査により安全意識の浸透度合いを把握するよう取組みを見直し。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、アンケート調査を全社的に行い、経営陣がそれらの結果を把握するなど、社内に安全意識を浸透させるための取組みを積極的に行っている点が参考になるものとする。</p>	

3 監査結果

(1) 「安全管理規程」の浸透に向けた取組みについて

・「安全管理規程」の制定は周知しているものの、詳細な説明まで行っている箇所は少ない。

ア 社員への周知

「安全管理規程」の制定に際し、社内メールの概要を始業点呼時に口頭で周知した(36%)、周知文の掲示・回覧のみで社員に知らしめている(16%)、これら両方を含めると52%を占め、説明会等を開催したり(9%)、会議で詳細に内容を周知している(28%)箇所は合わせて35%に留まっています。(図1)

また、勉強会などで「安全管理規程」の記載内容の確認まで踏み込んで取り組んでいると回答した箇所は16%で、この規程の社員への説明状況及び、社員への浸透に向けた取組みとしてはまだ十分とはいえません。(図2)

イ 「安全管理規程」に対する現場長の認識

安全管理体制強化の為に制定された「安全管理規程」は、今後も当社の安全に関する取り組みの柱になる規程であり、全ての社員が等しくこの規程の趣旨を理解し、実践することが必要ですが、現場長の多くからは次のような意見が聞かれました。

- ・「現場社員には規程より作業内規の方が重要」
- ・「管理者クラスは、規程の内容はもとより、制定の背景・経緯について一定程度理解しているが、一般社員においてはその大半が『安全管理規程』そのものは日々の業務には直接関係ないと感じている」
- ・「もともと社員の安全意識は高いので、規程が制定されたからといって特に変わりは無い」

図1【安全管理規程の周知方法】



このように、現場長によっては、管理者と一般社員の「安全管理規程」に対する理解の必要性は異なっていると考えていることから、周知方法に差が出ています。

図2【安全管理規程記載内容の確認状況】



参考事例その2	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	北海道国際航空株式会社
紹介内容	社内安全調査アンケートの実施
<p>(概要)</p> <p>北海道国際航空株式会社(以下、ADO という)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める見直しと継続的改善への対応に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <p>1 ADO では、社内の意識調査のため「安全調査アンケート」を全社員対象に実施。</p> <p>2 当該アンケートは、国際的に航空安全情報を検討している会議が作成した資料等を参考にした設問に、前年の結果で改善を要すると考えられた事項や重点的に取り組んだ事項に関する設問を加えた内容で実施されたもので、個人が持つ安全意識の調査を行い、最終的に事業者の安全文化を評価。</p> <p>3 「各従業員に対し彼らの業務を安全に実施するための十分な訓練は実施されているか？」等 30 程度の設問に対し 5 段階で回答するものである。当該アンケートは、アンケート結果を要領どおり集計することで、自社の安全文化を 3 段階で評価。</p> <p>4 ADO は、集計で得られた自社の弱点を把握し、弱点克服のための対策を企画し実施すると共に、全社的に周知して当該関連情報を共有。</p> <p>5 当該アンケート結果をマネジメントレビューに活用。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、アンケート調査を全社的にを行い、経営陣がそれらの結果を把握するとともに、安全管理体制に係るマネジメントレビューに活用している点が参考になるものとする。</p>	

第2回安全調査アンケート

安全マネジメント推進部

【はじめに】

2007年2月に行われた第1回安全調査アンケートの結果を踏まえ、現状の社内の安全文化の意識変化を把握するため、第2回安全調査アンケートを実施いたします。実施要領は前回と同様です。社員各位の御協力をよろしくお願いいたします。

※「安全文化」とは、「安全が何よりも優先される組織と個人の価値観の行動様式」

第1回安全調査アンケートでは、エアドの安全文化は官能的な安全文化の範疇にあること、また改善を必要とする項目としてコミュニケーションの不足等の結果が出ました。今回のアンケートでは、これらの改善状況の把握等を目的としております。

【記入方法】

以下の「質問回答フォーム」の□の箇所に入力をお願いします。

役職、組織名、職種欄は下の一覧の中から、最も適切なものを選んでください。

「役職」	「組織名」	「職種」
役員(役員、管理職)	本社	デスク業務
一般社員	運送本部	運送係員
	地上業務本部	地上業務係員
	整備本部	整備係員
	整備支店(支店長)	整備係員
		整備主任
		パイロット

質問は全部で29問あります。あなたの考えに最も合う適切な番号を回答欄に入力してください。

非常に共感できるもの	5
共感できるもの	4
どちらでもないもの	3
共感できないもの	2
全く共感できないもの	1

【集計方法】

全社員から回答をいただくことにより、より正確な結果が得られますので、必ず回答をお願いします。

『質問回答フォーム』入力終了したら、上書き保存したこのファイルを添付し、社内メールにより へお送りください。

送着の際、送信ボタンによる操作は、ファイルが開けないで必ず行わないでください。

(業務上、メールが使用できない方は、ハードコピーに入力したものを安価郵までご提出ください。11月中の回答をお願いします。)

集計結果は、12月度の安全推進委員会にて報告する予定です。

参考事例その3	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	西日本旅客鉄道株式会社
紹介内容	社内安全意識調査の実施
<p>(概要)</p> <p>西日本旅客鉄道株式会社(以下「JR西日本」という。)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「安全方針等」及び「見直し・継続的改善」に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <p>1 JR西日本では、平成19年8月10日～同8月末までの間、社内の安全意識調査のため社員約27000人を対象としたアンケート調査を実施。回収率は約99%。</p> <p>2 当該安全意識調査は、平成17年5月に策定した安全性向上計画等の主な取組みとして、①風土・価値観、②事故の芽等の報告、③教育・訓練、④情報伝達・共有、⑤事故再発防止、⑥運行・設備面の対策、⑦安全憲章の具現化、⑧その他、を内容として調査。</p> <p>3 調査形式については、「会社全体」、「所属する職場」及び「社員自身」に区分し、「安全性向上計画の策定時」と「現在」について、7段階の選択式で設問を構成し、その他自由記述欄も設定し、実施方法については、無記名回答とし、社員自身が調査票を封筒に入れ投函する方法。</p> <p>4 質問内容の例は、以下のとおり。</p> <p>①風土・価値観：安全が何よりも優先されている</p> <p>②事故の芽等の報告：「事故の芽」「気がかり事象」が活発に報告されている</p> <p>③教育・訓練：安全に対する議論の場、教育・訓練などが増加・充実している</p> <p>④情報伝達・共有：安全に関する社員の意見や提案が支社・本社に届いている</p> <p>5 JR西日本では、平成19年10月24日に当該安全意識調査結果概要を公表するとともに、集計で得られた会社全体、職場単位、社員自身の改善点を把握し、改善点に対する対応策を新規安全計画（平成19年度末を策定）に反映。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、アンケート調査を全社的に行い、経営陣がそれらの結果を把握するとともに、新規の安全計画策定に活用している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その4	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	全日本空輸株式会社
紹介内容	ANAグループの安全文化評価に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>全日本空輸株式会社(以下「ANA」という。)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「安全方針」に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <ol style="list-style-type: none"> ANAでは、2007年度の活動計画として、具体的に捉え所がない安全文化について見える形で評価していくため、安全文化評価プロジェクトを立ち上げ、外部の専門機関である社会安全研究所と共同で取り組み、2007年10月1日から同年11月4日までの間、安全文化評価アンケート調査を実施。 同アンケート調査は、ANAグループ41社、約27,600人(派遣社員を含む)を対象に実施。 同アンケートの内容は、組織統率、責任関与、相互理解、危機意識、学習・伝承、業務管理、資源管理、動機付けの8つの評価軸に関する計42の質問を3つの階層(組織全体の意思決定に関わる立場、決定したことを機能させる立場、業務の実施者)に分け実施。 同アンケート調査の結果を分析し、評価軸毎の認識の全体平均、各階層別の平均等を踏まえ、会社全体及び各階層の安全に関する意識の状況を把握し、これらの結果から見出される課題を抽出。 ANAでは、上記4の課題を踏まえ、安全に関する取組みの見直し・改善に反映。今後も本安全文化評価を定期的実施し、社員の安全意識の浸透・定着の度合いを把握・評価する予定。また、今後、アンケート内容ややり方を見直しを継続的に実施し、本安全文化評価自体の手法についても継続的に改善する予定。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、アンケート調査を全社的に行い、社員の安全意識の浸透・定着の度合いを経営陣がそれらの結果を把握し、安全の取組みの見直し・改善に活用している点が参考になるものと考えられる。</p>	

参考事例その5	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	中越運送株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中越運送株式会社（以下「中越運送」という。）においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <p>1 中越運送の「安全管理規程」第5条（輸送の安全に関する目標）として、年度毎に安全目標及び重点施策を本社で策定し、各営業所等（関係会社を含む。以下同じ。）に対し、上記目標等を達成するため、安全目標達成計画表の策定を指示。</p> <p>2 各営業所等では、別添のとおり、1ヶ月毎に目標達成の施策の計画、実行、検証の責任者を明確に定め、施策を実施し、各営業所長がそれらの実施状況を月末に確認し、見直し・コメントを行うなど、安全目標達成に係るPDCAサイクルを機能させる取組みを精力的に実施。</p> <p>3 各営業所等は上記2の取組み状況を随時記録し、4半期分を取りまとめ、本社に安全目標達成計画表を報告。本社では各営業所等の当該計画表を社長まで供覧し、各営業所等の安全目標達成に係る取組み状況をチェックし、年度末にそれらを総括し、各営業所等での上記取組み状況や事故発生状況等を総合的に勘案し、次年度の安全目標及び重点施策を立案・策定。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策に特化した計画・実施・確認評価・見直しのPDCAサイクルの仕組みを取り入れている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その6	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	帝都自動車交通株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>帝都自動車交通株式会社では、基本理念である安全最優先という考え方に基づき、多発する事故に歯止めをかけ、事故防止を社内に徹底することを目的に、平成11年度下半期より、以下のとおり、「事故減件運動」に関する取組みを実施。</p> <ol style="list-style-type: none"> 安全重点施策については、「交通事故防止対策委員会」を中心として、年度毎に目標と計画を策定。 半期毎の「進捗会議」において、今半期に多発した事故の形態を把握し、その結果を踏まえ、上記委員会において必要に応じて安全重点施策の見直しを実施し、次半期の安全重点施策を策定。 さらには、営業所毎に減件目標を設定し、事故減件に関する取組みを実施。 目標設定の例としては、上半期で、交差点での事故が多かった場合、下半期では、交差点での走行に係る目標を営業所毎に策定するといったものがある。 上記取組みにより、事故発生率は、平成10年度と比較して毎年減少。 平成10年：発生件数844件、10万キロ当たり事故率0.983 平成19年：発生件数169件、10万キロ当たり事故率0.258 また、事故減件目標を達成した営業所については、社内の「減件運動表彰規程」に基づき表彰。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策について、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順をうまく機能させ、かつ、その結果、事故発生率減少という目標を着実に達成している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その7	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	東京都観光汽船株式会社
紹介内容	安全重点施策の策定と見直しの取組み
<p>(概要)</p> <p>東京都観光汽船株式会社では、安全重点施策の達成実現に向けた取組みを、以下のとおり実施している。</p> <p>1 安全部署において、安全運航等に関する部単位での組織目標を策定し、さらに、関係各課は当該目標実現のための具体的な活動計画を作成し、社員への周知・徹底に努めている。</p> <p>各課の目標は、社員が日常業務の中で取組みができるように、項目別に時期や活動内容が明確化されており、また、目標の達成状況を把握するため、達成基準を示している。</p> <p>これらの目標の達成状況については、年2回の内部監査で把握する制度が確立されている。</p> <p>2 さらに、各課の目標をベースに、社員一人一人に対しても、各課の目標に掲げる活動内容の中から3項目を個人目標として選択させ、各人がそれらの達成に向けた活動を行うことによる組織目標の実現に向けた取組みを行う体制を構築している。</p> <p>当該個人目標の達成状況については、直属の上司による面談や運航管理者による客観的確認及び年2回の内部監査の機会に把握されている。</p> <p>3 これら一連の組織目標実現に向けた活動を踏まえ、年末までに達成状況を把握し、その結果を反映させて社長の年頭所感で組織目標の総括を発表する取組みを継続的に実施している。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策について、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順をうまく機能させている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その8	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	田淵海運株式会社
紹介内容	安全重点施策の策定と見直しの取組み
<p>(概要)</p> <p>田淵海運株式会社では、安全重点施策に関する取組みとして、十数年来、以下の取組みを継続して実施している。</p> <p>1 安全重点施策として「年間目標」及び「年間実施項目」(年間目標の達成に向けた具体的実施事項)を定め、各運航船舶(社船、傭船を問わず。以下同じ。)に対し周知するとともに、さらに、「月間安全重点実施項目」を設け、当該項目を明記した「カレンダー方式ポスター」を各運航船舶に対し配布・周知している。</p> <p>「月間安全重点実施項目」については、取組み結果等が、各運航船舶より、月毎に、船主を経由して田淵海運に対して報告されている。</p> <p>2 安全専従員(千葉、東京、新居浜、徳山、大分の各港に常駐。)等が、各運航船舶訪船時にも「月間安全重点実施項目」に対する取組み結果及び反省点を聴取・確認し、月毎に、本社でそれらの訪船結果を取りまとめている。</p> <p>3 毎月開催される「安全会議」(社長、安全統括管理者をはじめとする役員クラスで構成。)で上記「2」の結果が報告され、必要があれば是正措置を講じている。</p> <p>4 上記結果等を踏まえて、翌年度の安全重点施策を策定している。</p> <p>5 さらに、KPI(Key Performance Indicator/重要業績達成指標)を利用して、自社船の「年間目標」の達成度を把握。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策について、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順をうまく機能させている点が参考になるものとする。</p>	



参考事例その9	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	佐川急便株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>佐川急便株式会社では、平成13年～15年の中期経営計画において安全確保に関わる数値目標（人身事故発生指数を0.1以下に抑制）を示すとともに、その数値目標を達成するための取組みとして、年度毎に『安全戦略』実施計画を策定して、事故の削減及び重大事故ゼロを目指す取組みを実施。それ以降もより高い目標を目指し『安全戦略』内容を進化させている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 安全重点施策である『安全戦略』として、支社安全推進責任者等が、グループの「安全戦略目標値」と「輸送安全対策」（月毎の年間計画案）を策定。 2 取締役、支社長等を委員とした「安全対策委員会」にて中期、年度の『安全戦略』について審議し、実効性のあるものとして合意し承認。 3 安全戦略目標を達成するため策定した「輸送安全対策」を実行するため、『月間対策』として手順書に基づいて従業員教育を実施。また、『支社対策』として地域固有の気候、道路状況を考慮した教育を合わせて実施。 4 「安全戦略目標値」の進捗について、前日分の交通事故等の発生状況及び目標に対する達成状況を本社で集約し、経営トップを含む経営管理部門及び各支社等の管理者へ翌朝報告。 5 毎月開催の「安全対策委員会」にて、前月の『安全戦略』の実施状況及び目標の達成状況について報告、審議。また、事故原因等の分析や他の交通機関の事故事例などの必要に応じ対策を措置。 6 9月開催の「安全対策委員会」で上半期分の「安全戦略目標値」の達成状況の検証及び見直しの実施。 7 3月開催の「安全対策委員会」で、下半期分の「安全戦略目標値」の達成状況の検証と1年間の『安全戦略』の実施状況を踏まえて、翌年度の『安全戦略』を策定。 8 上記取組みにより、平成12年度と比較して平成19年度の人身事故発生指数は、約5分の1に減少。また物損事故は約3分の1に減少。 <p>平成12年度 人身事故発生指数 0.16 物損事故発生指数 0.92 平成19年度 人身事故発生指数 0.03 物損事故発生指数 0.26</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順、さらに情報共有を含めてシステムをうまく機能させ、かつ、その結果、事故発生率減少という目標を着実に達成している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その10	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	鶴見サンマリン株式会社
紹介内容	安全重点施策の達成状況の的確な把握

(概要)

鶴見サンマリンでは、船舶の安全運航にかかわる安全目標 (=安全重点施策) を設定し、責任者や行動主体、達成期限等を明確にしたうえで、目標を達成するための具体的な手段(計画)を講じている。

安全目標及び目標達成計画は、従来の安全重点施策の達成状況及び別途定められた月間安全重点項目等を考慮のうえ関係部署で年間5~6項目設定され、経営トップの承認を経てすべての要員に周知されている。

さらに、計画の進捗状況は、計画遂行の責任者から毎月提出される「監視・測定記録」によって把握し、実績を取りまとめて要員に周知するとともに、2カ月に1度、安全部会でレビューを実施、必要に応じて計画を見直す等、目標達成のために各種の取り組みを実行している。

平成20年度の安全目標についても、隔月でレビューを実施し、きめ細かく軌道修正等を施して目標を達成することとしている。

【2008年度 目標達成計画の一例】

No.	部署	活動分野と目標	
4	船舶グループ	部署の役割	適切な船内業務プロセスの作成と指導教育を通じて安全運航を実現する。
		管理目的	安全運航に関する知識習得の促進。
		管理目標	職員(船長以下2航・2機まで)の70%以上に社内研修を実施する。
		目標値	35名以上 (該当職員数50名×0.7)
		比較実績値	2007年度実績 30名
		監視方法	教育・訓練記録から実施人数を把握、集計
		責任者	船舶グループ部長
		行動の主体	船舶グループ

目標を達成するための具体的な手段	スケジュール(2008年度)												備考		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		4月	
<計画と実施> 1) 本目標と実施方法を事前に該当船員へ通知する。 2) 船舶Gの要員を講師として必要に応じ資料を作成。 3) 該当船員が乗下船する機会に本社に招来し、研修を実施。 4) 期間中1回以上の幹部船員会を企画開催、該当する予備船員を本社に招来して研修を実施。 5) 研修実施の記録を作成。 <研修内容> 1) 適用する法規、コード、システムの要求事項。 2) 安全運航のための保守・整備。 3) 船内業務、海技。 4) 生活習慣病の予防。 5) 船員傷病、故障、事故等のデータ分析結果。 6) 当研修の効果に関する討議、考察。							見直し						結果判定	4月1日 ~3月31日	
	← 計画実行 →														
	← 毎月進捗報告 →														
			○		○		○		○		○		○		隔月で レビュー (安全部会)

(参考事例とした点)

上記取り組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取り組みとして、安全重点施策の策定、実施、達成状況の把握、及び見直しの手順を適切に機能させている点が参考になるものと考えられる。

参考事例その11	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	東京地下鉄株式会社
紹介内容	タウンミーティング開催による本社・現場間のコミュニケーション確保の取り組み
<p>(概要)</p> <p>京地下鉄株式会社では、経営層（会長、監査役を除く全役員及び全室部長）と社員が直接コミュニケーションを取ることで、相互理解を深め、意識の高揚を図ることを目的として、平成14年5月から「タウンミーティング」を開始。</p> <p>平成16年4月の民営化以降、1回あたりの人数を絞り、開催回数を増やして内容の充実を図るなど、本格的に取り組んでいる。その具体的取り組みは、以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 現場を訪れる経営層が、コミュニケーションを取る現場社員の構成（年齢層、職種等）を指定し、テーマを絞ってフリーディスカッション形式を基本として実施。 2 ミーティングの開催方法等については、ミーティング参加者の声を反映し、毎年、適宜見直しを行うことで制度の活性化を図っている。 3 また、現場に赴く室部長は、他の職種の社員とのコミュニケーションを通して、自らの業務課題を認識し、見直しに活用するなど、PDCAサイクルを確立している。 4 開催が1事業所単位ではなく、同世代、同職種等、複数事業所から参加者を募って開催しており、本社・現場間のコミュニケーションのみならず、現場同士においてもコミュニケーションの幅が広がっている。 また、従来の形式に加え、平成19年度より経営層が現業業務の見学を行い、見学した職場の係員と行う形式も開催し、現業業務に対しても相互理解を深めている。 5 平成18年度は130回強、平成19年度も180回程度開催するなど、過去通算で約880回開催。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取り組みは、経営トップをはじめとする経営管理部門と現場社員等との間で、輸送の安全の確保に関する情報を含め意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に積極的に努めている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その12	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	JFE物流株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>JFE物流株式会社では、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、経営会議・本部会議等を通じ、安全に関する各種情報の共有化を図るとともに、社員のみならず船舶所有者及び現場船員を含めた輸送の安全に係わる関係者が、縦断的・横断的な意思疎通を図り、関係者の安全意識の浸透に努めている。その具体的取組みは、以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 毎月の「経営会議」において、「安全」は常設の議題として毎回報告され、経営幹部においても安全情報が共有されている。 2 経営トップ及び安全統括管理者を含む経営幹部が、毎月一回は現場訪問を行っており、双方向のコミュニケーションが図られている。 3 本社関係では、安全統括管理者・各部長・運航管理者・船舶所有者等が出席する毎月開催の「船舶安全会議」や四半期毎に開催の「安全協議会」を通じ、現業管理部門において安全情報及び現場の課題が共有され適切な対応が講じられている。 4 「船舶安全会議」の開催前には、同会議メンバーをグループ分けして訪船パトロールを実施することにより、本社・船舶所有者・船員の階層縦断的に輸送業務関係者の間でコミュニケーションが確保され、また、事業所に配属されている安全部長2名が毎週3日は訪船活動を行い、安全点検や安全教育を実施することにより、安全風土の構築に努めている。 5 さらに、CSR(Corporate Social Responsibility/企業の社会的責任)・コンプライアンス(法令遵守)の観点から、「企業倫理ホットライン」を設けて、現場及び社内のイントラから直接経営トップに意見等を具申するシステムが確立されている。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、経営トップをはじめとする経営管理部門と社員のみならず船舶所有者及び現場船員との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に積極的に努めている点が参考になるものと考えられる。</p>	

参考事例その13	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	南海フェリー株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>南海フェリー株式会社においては、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するために、常務会、部課長会議等の会議体を活用するだけでなく、次の取組みにより、さらなるコミュニケーションを確保している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 経営トップが、月4～5回以上（毎日のように訪船する週もある）訪船、月1回以上乗船するなど、頻繁に訪船・乗船活動を実施。 2 運航管理者は、毎日の出勤時に同社フェリーを利用し、乗船の際に対面で船長等現場の人間から意見を収集。 3 安全方針等社内の情報を、月1回、社内報「NF NEWS」を発行し、社内LANを使って配信するとともに、社内、船舶の各職場に「安全方針」を掲示し、定期的（1週間以内）に担当者を決めて唱和することによって全社員に情報が周知されるよう努めている。 4 社内の課題に応じた部署横断的な重点課題推進委員会（全部で6つの委員会で構成される。安全管理体制の構築は第1委員会を担当）を立ち上げ、検討結果を原則月1回常務会に報告することとし、社内の横の意見を収集・まとめやすくすると共に、経営管理部門に意見を上げやすくする取組みを実施。 5 安全に関する事項を含む改善事項を1人1件提案することを重点施策に掲げ、現場からの情報収集に努めている。 6 マネジメント評価後の取り組みとして、任意ISM*認証取得をめざし、経営トップ、安全統括管理者をはじめ船長、乗組員など可能なかぎり数多くの社員をISM認証取得プロジェクトチームに参加させ、経営トップから現場までコミュニケーションの充実を図り、各種課題に取り組んでいる。 <p>* ISM: International Safety Management 船舶安全管理システム</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と本船乗組員等との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に向け積極的に努めている点が参考となるものとする。</p>	

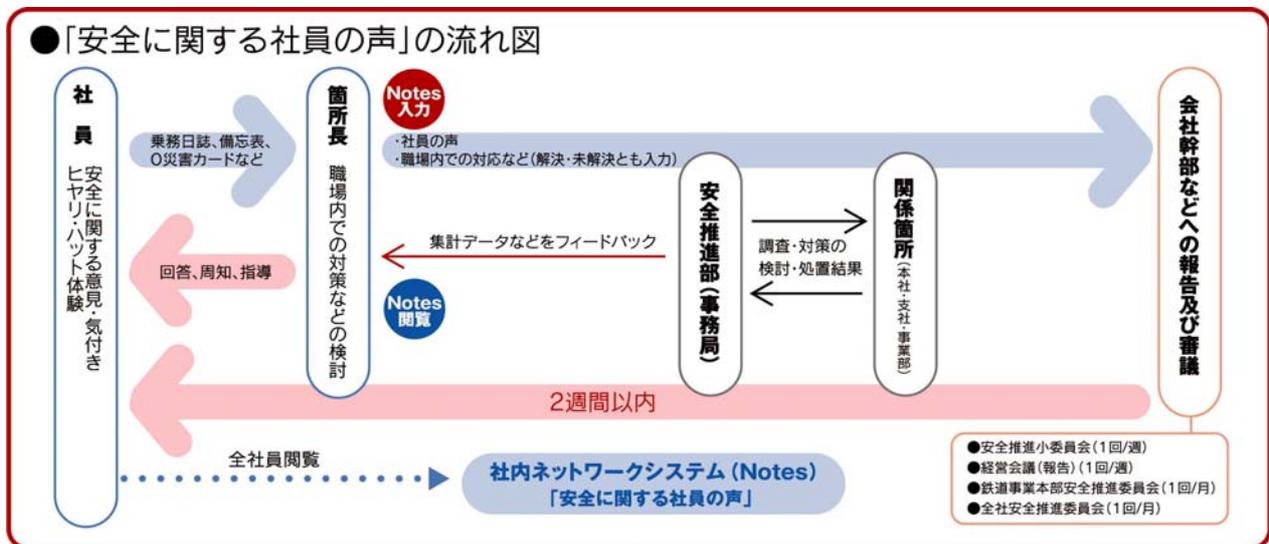
参考事例その15	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	久米商船株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>久米商船株式会社においては、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するために、海務会議などの会議体の活用に加えて、次の取組みにより、さらなるコミュニケーションを確保している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 「現場が一番大事」との理念により、昭和25年会社創業以来、経営幹部が本船の出入港時に必ず立ち会うこととしている。 2 現在は、経営トップ、安全統括管理者及び運航管理者の3名（以下、「経営トップ等」という。）が、1日4回の出入港に欠かさず立ち会っている。 3 その際、出入港時における乗下船及び荷役作業の開始前・終了後においては、岸壁にある営業部事務所において、船長及び経営トップ等がミーティングを行い、情報の伝達、現場意見の収集に努めている。 4 さらに、経営トップ等は、2カ月に1回の頻度で那覇から久米島の間を乗船し、本船乗組員のみならず、現地職員と意見交換を行っている。 5 また、本船におけるコミュニケーションの改善を図るために、船内の乗組員集会室を大規模に改装し、乗組員が一堂に会せる環境を整え、その結果、乗組員の情報共有、意見交換が活性化している。 6 なお、同社は、創業以来58年間、無事故を継続している。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と本船乗組員等との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に向け積極的に努めている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その16	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	九州旅客鉄道株式会社
紹介内容	社員の意見やヒヤリ・ハット情報の社内ネットワーク

(概要)

九州旅客鉄道株式会社では、社員一人一人の安全意識の高揚を図るため、平成17年9月より、社員からの意見・気付きやヒヤリ・ハットの体験について、社内ネットワークを用いて情報共有し、2週間以内に答を返す取組みを行っている。

寄せられた声は対策の実施や注意喚起事例として活用されるなど、社員の声を反映した業務運営を進めることで、現場第一線の社員の安全マネジメントへの参加を推進し、安全風土の形成に取り組んでいる。



※ 平成17年9月～平成20年9月の「安全に関する社員の声」の件数：約5,541件寄せられた声は、速やかに対策を実施する事項（A件名）、中長期的に検討する事項（B件名）、今後の参考とする事項（C件名）に分類し対応しており、A件名、B件名合わせて2,402件中、2,368件が対策実施済み又は方針決定済みである。

(平成20年10月10日現在)

(参考事例とした点)

輸送の安全の確保に関するリスク管理の取組みについて、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、輸送の安全の確保に関する業務改善・事故防止に努めている点が参考となるものと考える。

参考事例その17	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	関西汽船株式会社
紹介内容	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

(概要)

関西汽船株式会社では、数年前から船舶におけるヒヤリ・ハット報告を奨励し、個々の事象に対する原因の調査・分析及びその防止対策までを検討し、可能な予防措置を講じるとともに、これらの情報を年毎に集計し、冊子として現場に毎年配布している。(最近では、1ヶ月に5～6件のペースで情報が上がってきている。)

最近では、輸送の安全上の潜在的課題の発掘に取り組んでおり、現場から潜在的な課題となり得る情報が報告されるシステムを整備している。

さらに、これらの情報や顕在化した現場の事故・機器類等の不具合情報をデータベース化、本社のLANで容易にアクセスできるようにし、情報共有を図っている。

3. リスク管理表に基づくリスクランキングの整理
 前項の手法にて各カテゴリー(航海中、狭水道航行中、入出港S/B、荷役作業、その他)別に潜在するリスクを下表の通り、リスクランキング別に整理する。

可能性 ↑	3	可能性が高い	黄色	赤	赤
	2	可能性がある	青	赤	赤
	1	殆どない	青	黄色	赤
			軽症	重症	重度の災害
			A	B	C
			重大性 →		

	重要性	対策
D	到底許容できない	機械、設備、手順の改善を直ちに行う
C	重大な問題がある	機械、設備、手順の改善を計画的に行う
B	多少問題がある	非常停止装置や保護具の着用を行う
A	許容できる	作業の管理やKYT活動等の活動を行う

安全を先取りしたヒューマンエラー防止対策

(平成18年10月1日関西汽船株式会社船舶部) より抜粋

(参考事例とした点)

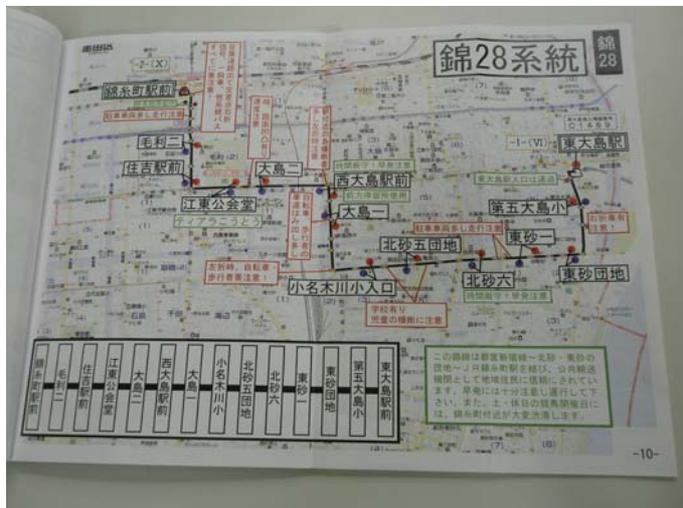
輸送の安全の確保に関するリスク管理の取組みとして、ヒヤリ・ハット情報の収集、整理、分析・評価、対策検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、輸送の安全に係るヒューマンエラーの防止に努めている点が参考となるものとする。

参考事例その18	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	東京都交通局
紹介内容	事故等に関する情報の活用に関する取り組み

(概要)

東京都交通局では、江戸川自動車営業所で作成したハザードマップ（以下に掲げる潜在的な危険箇所が路線上に記載された地図）について水平展開を図り、全営業所で同様に作成した。各営業所では、このハザードマップの掲示や乗務員への提供により、潜在的な危険性を把握させ、事故の予防と乗務員の安全意識向上に資する取り組みを行っている。

- ① 駐車車両の多い箇所
- ② 児童の横断の多い信号機、横断歩道
- ③ 道路状況（跨線橋、路面凹凸、幅員狭隘）
- ④ 右左折時における自転車・歩行者への注意が必要な箇所
- ⑤ 週末の催事状況（道路渋滞）



▲江戸川自動車営業所（冊子）



▲千住自動車営業所（掲示）

(参考事例とした点)

輸送の安全の確保に関するリスク管理の取り組みとして、経験的に把握された危険情報を集積・分類して地図に記入し、路線上の危険箇所等について各運転手に対して情報提供することにより、事故防止に努めている点が参考となるものとする。

参考事例その19	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	ヤマト運輸株式会社
紹介内容	事故等に関する情報の活用に関する取り組み

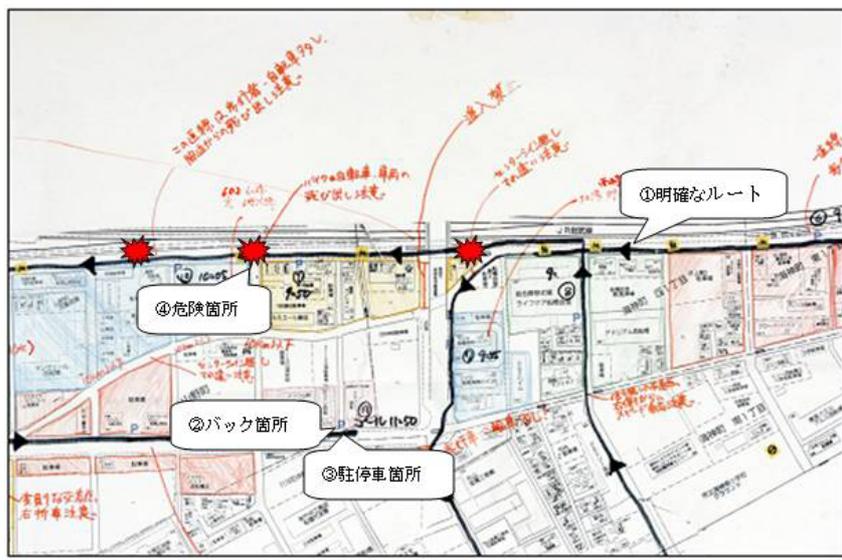
(概要)

1 ヤマト運輸(株)では、セールスドライバーがそれぞれの担当エリアの地図に、見通しの悪い交差点などの潜在的な危険箇所、安全面・効率を考慮した駐車位置、危険度の高い右折を少なくするルートなどを書き入れて作成する、安全な集配のための「安全集配ルートマップ」を作成している。このマップはヤマト運輸が取組むバス停方式(ルート内の決まった場所に停車し、そこから主として台車で集配を行う方法)の推進にも欠くことのできない要素となる。また、安全確保に関するリスク管理とともに、セールスドライバーの安全意識向上、集配の効率アップにも資する取り組みとして推進している。

* 安全集配ルートマップのポイント

- ① 明確なルート
- ② バック箇所
- ③ 駐停車位置
- ④ 危険箇所

2 担当エリア毎に安全集配ルートマップを作成し活用することで、そのエリアを誰が担当しても同じ業務を行えるよう情報を共有化し、リスクの最少化を図っている。



(参考事例とした点)

上記の取り組みは、輸送の安全の確保に関するリスク管理に係る取り組みとして、経験的に把握された危険情報を集積・分類して地図に記入し、より安全と思われる集配ルートを設定し、それらをセールスドライバーに対して情報提供することにより、「リスク」の最小化を図る取り組みに務めている点が参考となるものと考えられる。

参考事例その20	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	中国ジェイアールバス株式会社
紹介内容	事故等に関する情報の活用に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中国ジェイアールバス株式会社では、事故を確実に減少させるため、ハード対策及びソフト対策を積極的に推進し、平成14年度から毎年事故数が減少しており、事故防止に以下に掲げる効果的な措置を講じている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 ハード対策として、乗務員の提言によるディスチャージヘッドライトや全車両へのドライブレコーダーを導入し、安全対策の確実な実行を図っている。 2 ソフト対策として、ドライブレコーダーの解析ソフトを利用した事故、ヒヤリ・ハット情報の分析と乗務員の教育・指導及び共有すべき安全情報の水平展開を行い、全社的な事故防止に取り組んでいる。 3 社内における「事故の芽」等の報告制度として、「300X(ばってん)運動」を展開し安全推進委員会や事故防止検討委員会で対応を検討するとともに、乗務員等の関係者に情報の周知・活用を図っており、年間700件程度の報告が寄せられ、報告者に褒美を与えている。 4 他社の事故等を「他山の石」として自社の安全対策に活用し、事故防止に積極的に取り組んでいる。 5 事故件数・類型等の統計、調査・分析結果について、社内に周知し、安全意識の啓蒙と高揚を図っている。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、いわゆる、「輸送の安全の確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、事故防止に努めている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その21																																			
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等																																		
事業者名称	旭タンカー株式会社																																		
紹介内容	事故情報及びリスク管理に関する取組み																																		
<p>(概要)</p> <p>旭タンカー株式会社においては、事故・トラブル（事故等）情報が経営トップまで確実に報告されており、それら事故等の原因分析が行われ、再発防止対策が講じられている。</p> <p>1 原因分析、再発防止対策等は、イラスト等を効果的に使用して分かりやすく解説されており、「事故の分析と教訓」として現場に展開されている。</p> <p>2 同社のホームページには、「環境・安全について」のコーナーを設け、これらの情報のほか、海難審判庁「マイアニュースレター」、官署からの通達等をタイムリーに掲載し、社内関係者、船主等と情報を共有することにより、事故防止に取り組んでいる。 旭タンカーホームページ： http://www.asahi-tanker.com/anzen.html</p> <p>3 さらに、ヒヤリ・ハット情報についても、積極的な取組みを行っており、船内にヒヤリ・ハット情報の収集箱を設置し、月間1人2件の情報提供を推進することで、全運航船舶から月間約1,000件もの情報を収集している。これら収集された情報は、分類、整理され、グループ全船に展開されており、特に事故発生に至る可能性の高い事例については、予防措置が講じられ、現場に周知されている。</p> <p>4 また、ヒヤリ・ハット情報に加えて、船主の訪船報告書で安全にかかわる乗組員からの指摘・要望を受けた場合も、該当する基地安全協力会等にも要望事項を伝え、「気づき」に対しても予防措置を講じるとともに、改善の進捗状況及び結果を本船にフィードバックしている。</p> <p>【ヒヤリ・ハット情報の分類、整理の例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>状態別</p> <table border="1"> <caption>状態別</caption> <tr><th>状態</th><th>割合</th></tr> <tr><td>航海中</td><td>41%</td></tr> <tr><td>荷役中</td><td>15%</td></tr> <tr><td>荷役準備後始末</td><td>10%</td></tr> <tr><td>停泊中</td><td>12%</td></tr> <tr><td>着離棧</td><td>12%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>10%</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>要因別</p> <table border="1"> <caption>要因別</caption> <tr><th>要因</th><th>割合</th></tr> <tr><td>人的</td><td>45%</td></tr> <tr><td>物的</td><td>27%</td></tr> <tr><td>環境</td><td>18%</td></tr> <tr><td>管理</td><td>10%</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>現象別</p> <table border="1"> <caption>現象別</caption> <tr><th>現象</th><th>割合</th></tr> <tr><td>顕在</td><td>47%</td></tr> <tr><td>潜在</td><td>22%</td></tr> <tr><td>発見</td><td>20%</td></tr> <tr><td>想定</td><td>11%</td></tr> </table> </div> </div> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、「輸送の安全に確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をうまく機能させ、事故防止に努めている点が参考となるものとする。</p>		状態	割合	航海中	41%	荷役中	15%	荷役準備後始末	10%	停泊中	12%	着離棧	12%	その他	10%	要因	割合	人的	45%	物的	27%	環境	18%	管理	10%	現象	割合	顕在	47%	潜在	22%	発見	20%	想定	11%
状態	割合																																		
航海中	41%																																		
荷役中	15%																																		
荷役準備後始末	10%																																		
停泊中	12%																																		
着離棧	12%																																		
その他	10%																																		
要因	割合																																		
人的	45%																																		
物的	27%																																		
環境	18%																																		
管理	10%																																		
現象	割合																																		
顕在	47%																																		
潜在	22%																																		
発見	20%																																		
想定	11%																																		

参考事例その22	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	小田急電鉄株式会社
紹介内容	重大事故等への対応に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>小田急電鉄株式会社では、全社的な対応を要する重大事故、大規模災害等の発生を想定したマニュアルを作成し、全社員に周知するとともに、このマニュアルに基づいた危機管理シミュレーションを実施し、異常時における対応能力の向上に努めている。その具体的取組みは、以下のとおりである。</p> <p>1 鉄道における事故発生時の対応を定めた「運転事故応急処理手続」とは別に、重大事故を含めた会社に大規模な損失をもたらす可能性のある危機に対応するため、「危機管理規則」を平成16年7月に制定するとともに、危機発生時の必要事項を時系列で定めた「緊急時対応計画・アクションプラン」を策定し、全社員に周知している。</p> <p>※「危機管理規則」は、危機発生時における組織や権限、社員の行動基準を明確に定めており、「緊急時対応計画・アクションプラン」は、「危機管理規則」の規定に基づき、危機発生時に的確に行動できるよう、社員が何をすべきかを時系列で記載している。</p> <p>2 また、脱線事故等を想定した異常時総合訓練を、消防署等と連携して毎年実施しているほか、危機発生時の経営層による意思決定をテーマとした、危機管理シミュレーション（大規模鉄道事故、大規模地震、個人情報漏えい等。）を実施している。</p> <p>※危機管理シミュレーションは、「危機管理規則」に基づく総合対策本部員（常勤役員を中心に構成。）が訓練参加者となり、事務局は予め作成したシナリオに沿って随時状況報告を行い（訓練参加者にはシナリオの全容は伝えない。）、訓練参加者は状況報告に基づき意思決定を行う、机上演習型の訓練である。</p> <p>3 さらに、訓練終了後には反省会を開催して課題を抽出し、次回の訓練に反映させているなど、事故対応に関する取組みについてPDCAサイクルによって運用している。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、重大事故を含む危機発生時において、全社的な対応を的確に行うための計画が策定されていること、また、計画・実施・確認・見直しのPDCAサイクルによって、事故対応に関する取組みをシステムとしてうまく機能させている点が参考となるものと考えられる。</p>	

参考事例その23	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	全日本空輸株式会社
紹介内容	重大事故等への対応に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>全日本空輸株式会社(以下、ANAという)においては、重大事故等への対応について、以下のとおり取組みを推進している。</p> <p>1 ANAの「安全管理規程」第4章(安全管理の実施)4-6(緊急時の措置)に、通常の事故などの対応では処理できず、会社全体で対応しなければならないような大きな事故、ハイジャック、テロ、災害などが発生した場合に備え、被害者とその家族に対する支援、迅速かつ適切な対応による被害の拡大防止、事故の復旧措置、事故の原因究明など円滑に実施できるよう、予め緊急対応計画をたて、それを実効あるものとしなければならない旨規定。また、同社は、世界的なアライアンス等によって、事故等の発生現場での初期対応の充実を図っている。</p> <p>2 以下の要素を含む全組織に亘る総合的な緊急対応マニュアル[Emergency Response Manual(以下、ERM^(*))という]]を定めている。</p> <p style="padding-left: 40px;">* 緊急対応要員への役割の付与、全体的な指揮・命令・調整を行うコマンド・ポストの設置、乗客・乗務員・乗務員以外の職員及びその家族に対する人道的援助、緊急連絡体制や運輸安全委員会航空事故調査官や外部の緊急対応機関との窓口、外部機関への情報提供の管理、マスコミや社会との対応プロセス、原因究明に関わる体制、定期的な訓練・演習の手順</p> <p>3 当該対応の準備として以下を実施している。</p> <p style="padding-left: 20px;">①ERMに基づき要員に必要な訓練を実施</p> <p style="padding-left: 20px;">②要員の慣熟及び不明点を明らかにするため、定期的にERMの演習を実施</p> <p style="padding-left: 20px;">③ERMに関連する訓練、演習等の終了後及び実際の事故対応後、ERMの有効性・妥当性などについてレビュー</p> <p style="padding-left: 20px;">④ERMの要領および改訂内容について従業員に周知</p> <p>4 当該対応のインフラとして、通信機能を備えた危機管理センター、予想される電話数を扱える能力を持った「お問合せセンター」、「人道支援チーム」を整備している。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>航空分野においては、万一事故が発生した場合に社会や利用者に与える影響が大きいことから、他の分野に比べて重大事故対応が進んでおり、他の事業者の参考となる部分があるものとする。ここではその代表例としてANAの事例を取り上げた。</p>	

参考事例その24	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	横浜市交通局
紹介内容	緊急時対応訓練等の実施及び充実
<p>(概要)</p> <p>横浜市交通局自動車本部(バス)では、重大な事故等への対応として「事故処理要領」等のマニュアルに基づき、緊急時対応訓練等を計画的に実施し、当日参加出来なかった職員へは、同レベルの情報の共有の観点から、研修の場を通じ周知を行う等、異常時における対応能力の向上に努めている。その具体的な取組みは、以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 緊急時対応訓練として、横浜市安全管理局、横浜市大高度救命・救急センター等の関係機関と連携し、年度計画に基づき、「バス車両火災訓練」、「交通重大事故の通報・救出等訓練」を訓練シナリオに基づき訓練を実施。 2 主な訓練内容は、通報訓練、初期消火訓練、避難誘導訓練、応急救護訓練、情報収集・伝達訓練等となっている。双方とも、自動車本部各課、全営業所の職員80名が参加。 3 異常時対応訓練として、神奈川県警、横浜市安全管理局、JR東日本等の関係機関と連携し、市営地下鉄「グリーンライン中山駅テロ対策訓練」を訓練シナリオに基づき実施。これは、横浜市の地下鉄部門とバス部門との合同訓練となっており、主な訓練内容は、バス乗務員による警察への通報訓練、乗客の避難誘導訓練等となっている。 4 これら訓練終了後は反省会を実施し、訓練についての意見交換等を行っている。また全参加者に対してアンケートを実施し、問題点等の洗い出しを行い、継続して訓練への改善・見直しに取り組んでいる。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、重大事故を含む危機発生時において、全社的な対応を的確に行うための計画が策定されていること、また、計画・実施・確認・見直しのPDCAサイクルによって、事故対応に関する取組みをシステムとしてうまく機能させている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その25	
ガイドライン該当項目	(9) 関係法令等の遵守の確保
事業者名称	日本通運株式会社
紹介内容	関係法令等の遵守に向けた取組み
<p>(概要)</p> <p>日本通運株式会社においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める関係法令等の遵守の確保に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <p>1 日本通運では、自動車事業適正化のため、全国10ブロックおよび5事業部の各支店において点検調査票に基づき半期毎に自主点検（他支店や他部署で相互に点検を行うなど、客観性と透明性を確保）を行い、不適合があればブロックおよび事業部で指導や適正化を行っている。</p> <p>2 上記自主点検に加え、4年で各ブロック支店を一巡する本社交流点検を実施し、その点検では貨物自動車運送事業法の運行・整備・点呼等を含む118の重点項目についてチェックしている。これら自動車事業適正化の制度は、重点項目に不適正な事項があれば当該支店を改善指定店に指定し、徹底的に指導を行うものであり、系列作業会社もその対象としている。改善指定店に対しては、管轄のブロックおよび事業部が改善指導を行ない、本社業務部にて改善研究会による改善進捗状況およびフォロー点検による適正化の確認を行っている。本社内では、監査部の監査でコンプライアンスの問題が指摘されれば、本社関係各部署が立入点検を行い、是正指導を実施している。</p> <p>3 コンプライアンスの取り組みとして、半期毎に、全社員のなかから約1,300人を無作為に抽出してコンプライアンスに係る意識調査（アンケート）を継続的に実施し、社員の当該意識の把握に努めている。</p> <p>また、「コンプライアンスだより」を毎月刊行し、社内イントラで周知すること等により、コンプライアンスに関する情報共有・コミュニケーションの確保に努めている。また、コンプライアンスを社員教育メニューの最重要事項の一つと位置づけ、階層別教育・研修（新人、ドライバー指導員、新任係長、新任課長、新任次長、新任支店長）にて講習・講義を精力的に行っている。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記のとおり、関係法令等の遵守に向けた、これら一連の取組みについては、他の模範となり得る優れた取組みであり、安全マネジメント上、高く評価すべきと考える。</p>	

参考事例その26	
ガイドライン該当項目	(9) 関係法令等の遵守の確保
事業者名称	佐渡汽船株式会社
紹介内容	「安全診断」を活用した関係法令遵守の取組み

(概要)

佐渡汽船では、昭和56年から船舶、陸上部門及び関連会社を対象に、関係法令の遵守状況を把握する手段として、安全教育指導室が「安全診断」を実施している。

1 年度計画

安全診断は、陸上と海上に仕分けられ、年度計画に基づき毎月診断項目に変化を与えながら実施されている。

2 法令毎の項目、基準及び根拠規程

安全診断は、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て実施されており、安全診断を実施する要員の習熟度による差異を縮める工夫がなされている。

3 安全診断結果の活用

安全診断結果は、佐渡汽船グループ教育訓練計画に反映される仕組みとなっている。

【海上安全診断表の一部】

海上安全診断表

(平成〇〇年〇〇月分)

点検者	No. 1	
	室長	担当
会長		

(船員法・同施行規則・船舶救命設備規則等)

〇月 〇日 (立会者)		船長、一航士、二航士、事務長、機関長、一機士、二機士	
診断項目	診断基準	評価	備考
整理・整頓	救命設備はすぐ使用でき不用な物はない	4	
清掃	救命設備置場は、掃除し汚れていない	3	
～ 略 ～			
操縦・救命設備等	1 配置表は周知可能な場所に掲示している 2 乗組員は配置と乗組筏を把握している 3 乗組員は非常信号を熟知している	4 4 3	◎公用航海日誌に10/21操縦(車両火災を想定)の実施記載あり。
	1 防火・防水操縦は毎月実施している 2 非常操舵操縦は3カ月毎に実施している 3 救助艇・救命筏は毎年実施している	4 4 4	
～ 略 ～			
	救命胴衣格納庫点検シール、一部剥がれあり	3	○措置済み
総評	(評価) 4	(救命設備の取扱い整備について) 1. 昨年、救命胴衣格納庫点検シールの一部が剥がれていたが、今回全て措置されていた。今後も巡回時に点検し、剥がれていたら速やかに補修すること。	

※ 評価基準 5. -- これは大したものだ文句なし 4. -- よくやっている 3. -- 良い点、悪い点がなく普通である
 2. -- よく見ると悪い点が数ヶ所ある 1. -- 悪い点が一見して分かることが多い

(参考事例とした点)

上記安全診断の仕組みは、昭和56年の実施以降、幾多の見直しが図られており、経験を踏まえた改善の末に、現在の仕組みを構築した経緯があり、ガイドラインの求める継続的改善の一例としても参考になり得るものとする。

参考事例その27	
ガイドライン該当項目	(11) 内部監査、(12) 見直しと継続的改善
事業者名称	中越運送株式会社
紹介内容	安全管理体制に係る内部監査及び見直しに関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中越運送株式会社では、安全管理体制に係る内部監査について、「内部監査の手順書」を作成し、同手順書に基づいて、内部監査計画を策定し、既に、平成19年1月から2月にかけて、第1回目の内部監査を実施しており、今後も計画的に当該内部監査を実施する予定である。</p> <p>現在指名している内部監査員は、外部の内部監査員研修を受講し、全て内部監査員資格を取得済みであり、今後、社内での内部監査員養成講習や外部機関での研修を活用し、監査体制の強化を図る予定である。</p> <p>また、同社では、安全管理体制に係る見直し(マネジメント・レビュー)について、「マネジメント・レビュー会議の手順書」を作成し、平成19年2月に第1回目の「マネジメント・レビュー会議」を開催し、安全管理体制の実施状況の確認等を行っており、今後とも、内部監査結果、改善提案、事故発生状況等を総合的に勘案し、定期的に「マネジメント・レビュー会議」を開催し、マネジメント・レビューを行い、安全目標・安全重点施策の見直しをはじめとした安全管理体制の継続的改善の措置を講じる予定である。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査及び見直しと継続的改善に関する取組み(PDCAサイクルのC(評価)及びA(見直し)のプロセス)について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

参考事例その28	
ガイドライン該当項目	(11) 内部監査
事業者名称	京都市交通局
紹介内容	安全管理体制に係る内部監査に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>京都市交通局においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める内部監査に関する取組みとして、以下のとおり取組んでいる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 安全管理体制に係る内部監査について、平成19年4月に「輸送の安全の確保に関する内部監査要綱」及び「内部監査実施要領」を制定。 同要綱及び実施要領に基づき、内部監査計画を策定。 内部監査計画に基づき、平成19年6月に自動車事業（バス）、同年9月に鉄道事業（地下鉄）について、第1回目の内部監査を実施。 内部監査の結果、「教育・訓練の効果検証」、「緊急時の連絡体制」について指摘、助言を行う。 指摘のあった「教育・訓練の効果検証」の是正処置として10月からアンケートを実施し、教育・訓練の有効性を検証するとともに、平成20年度の教育・訓練に反映。 是正処置の有効性確認のためのフォローアップ監査を平成20年2月に実施。 現在指名している内部監査員は、鉄道部、自動車部、関連鉄道会社から選出した3名体制とし、クロスチェックにより監査の客観性を確保。 本監査員3名については、外部の内部監査員研修を受講し、全て内部監査員資格を取得済。 今後、局内での内部監査員養成講習や外部機関での研修を活用し、監査体制の強化を図る予定。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査に関する取組み（PDCAサイクルのC（評価）のプロセス）について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

参考事例その29	
ガイドライン該当項目	(12) 見直しと継続的改善
事業者名称	株式会社マロックス
紹介内容	安全管理体制に係る見直し・継続的改善に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>マロックス株式会社では、以下のとおり、ガイドライン5.(12)の「見直しと継続的改善」に関する取組みを適切に講じている。</p> <p>1 安全管理体制の見直し</p> <p>(1) 「経営陣による安全マネジメントシステムの確認」として、経営トップ及び安全統括管理者のかかる責務と手順を安全管理規程及び船舶輸送安全マネジメントシステムマニュアルに明記。</p> <p>(2) 毎年1回、経営陣が、外部監査の結果、安全マネジメントシステムの検証結果、輸送安全衛生目標の達成状況、輸送安全衛生計画の実施状況、再発防止処置の実施状況、教育・訓練の実施状況、事故・災害の発生状況等をインプットとし、輸送の安全性向上のための基本方針の改訂・改訂の必要性の検討、設備・使用船舶の必要性の検討、輸送安全目標及び輸送安全計画の改訂・改訂の必要性の検討を指示する仕組みを構築。</p> <p>(3) 平成20年4月に安全管理体制の見直しを実施。</p> <p>2 安全管理体制の継続的改善</p> <p>従前の品質マネジメントシステムに関する是正処置・予防措置の手順を活用し、問題発生の都度、是正措置・予防措置を講じる仕組みを構築</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査に関する取組み(PDCAサイクルのC(評価)のプロセス)について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

8. 4 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート調査票（サンプル）

運輸安全マネジメント評価に関するアンケート

国土交通省では、運輸安全マネジメント評価を受けられた企業から、ご意見、ご要望等をお聞かせ頂き、評価の手法等について、継続的に改善していきたいと考えています。恐縮ではありますが、今回の評価について、御社の率直なご意見、ご要望等を記入頂ければ幸いです。

なお、本アンケートは、無記名で提出していただいても結構です。また、アンケート結果につきましては、統計的に集計・分析した結果を公表する予定ですが、会社名を特定して公表することはありません。

回答は、選択肢の1から5のうち、あてはまるものに○をつけて頂くようお願いします。

1. 評価の準備について

1. 1 評価の事前調整を行った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。

1. 非常に長い 2. やや長い 3. 適切である 4. やや短い 5. 非常に短い

1. 2 「運輸安全マネジメント評価実施通知書」を受け取った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。

1. 非常に長い 2. やや長い 3. 適切である 4. やや短い 5. 非常に短い

1. 3 評価の事前調整を行った職員の、貴社に対する態度（言葉遣い、口調、対応の早さ等）は適切でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

1. 4 評価の事前調整における職員の説明により、事前調整及び評価で何を行うか理解できましたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

1. 5 「運輸安全マネジメント評価実施通知書」により、評価で何を行うか理解できましたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

2. 評価の負担について

2. 1 評価の日程は、貴社の業務状況に照らし適切な日程でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

2. 2 評価の実施時間帯及び所要時間は、貴社の執務時間に照らし適切でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

2. 3 評価を行った当省職員の人数は適切でしたか。

1. 非常に多い 2. やや多い 3. 適切である
4. やや少ない 5. 非常に少ない

2. 4 インタビュー対象者に対する聞取調査は、貴社の業務にとって負担が大きかったですか。

1. 非常に大きい 2. やや大きい 3. どちらともいえない
4. やや小さい 5. 非常に小さい

2. 5 職員が、貴社の安全管理体制について説明頂くために指名した方は、職員の質問内容に照らして適切な指名でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

2. 6 前問で4、5を選ばれた場合、誰が適切だとお考えですか。ご自由にご記入下さい。

[]

3. 評価の実施について

3. 1 オープニングミーティングの説明内容は十分理解できましたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

3. 2 評価を行った職員の、貴社に対する態度は適切でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

3. 3 評価を行った職員は、貴社の安全管理体制について知識を持っていましたか。

1. 十分な知識を持っていた 2. 概ね知識を持っていた 3. どちらともいえない
4. やや知識が不十分であった 5. 非常に知識が不十分であった

3. 4 評価中、貴社から職員に対し、意見が言えましたか。

1. 十分言えた 2. 概ね言えた 3. どちらともいえない
4. あまり言えなかった 5. ほとんど言えなかった

3. 5 評価を行った職員は、貴社の意見を聞いていましたか。

1. 十分聞いていた 2. 概ね聞いていた 3. どちらともいえない
4. あまり聞いていなかった 5. ほとんど聞いていなかった

4. 評価の結果について

4. 1 職員よりの講評・指摘は理解できる説明でしたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

4. 2 指摘・講評のあった事項につき、貴社でどのような対応をとればよいか理解できる説明でしたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

4. 3 講評・指摘のあった内容について、貴社の安全管理体制の構築に有益だと思いますか。

- 1. 非常に有益である
- 2. やや有益である
- 3. どちらともいえない
- 4. あまり役に立たない
- 5. ほとんど役に立たない

4. 4 安全管理体制の趣旨及び内容について、理解できる説明でしたか。

- 1. 非常によく理解できた
- 2. 概ね理解できた
- 3. どちらともいえない
- 4. あまり理解できなかった
- 5. ほとんど理解できなかった

4. 5 その他、評価に対するご意見、ご要望等がありましたら、ご記入下さい。

[]

5. 運輸安全マネジメント制度の導入による変化等について

5. 1 運輸安全マネジメント制度（安全管理規程の作成・運用等）の導入以降、会社として意思決定や業務運営をするときに、従来に比べ、より安全を意識するようになりましたか。

- 1. 十分意識するようになった
- 2. 概ね意識するようになった
- 3. どちらともいえない
- 4. あまり意識は変わらない
- 5. ほとんど意識は変わらない

5. 2 運輸安全マネジメント制度（評価を含む。）は、貴社の安全確保のために有効だと思いますか。

- 1. 非常に有効である
- 2. やや有効である
- 3. どちらともいえない
- 4. あまり役に立たない
- 5. ほとんど役に立たない

5. 3 運輸安全マネジメント制度導入後、貴社の輸送の安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実した点がありますか。

- 1. ある（下記5. 4にご回答下さい。）
- 2. ない（下記5. 5にご回答下さい。）

5. 4 上記5. 3の質問で「1. ある」と回答された場合には、貴社の輸送の安全に係る取組みのうち、変化、改善又は充実した点につき、一例で結構ですので、その概略をご記述下さい。

(記載例：本社経営管理部門と現場とのコミュニケーションが充実し、現場から頻繁に安全に関する課題、改善点などがよく報告されるようになった。

運輸安全マネジメントに係る内部監査を実施することによって、今まで気づかなかった安全に関する不具合・改善点を見出すことができるようになった。

等)

[]

5. 5 上記5. 3の質問で「2. ない」と回答された場合には、今後、安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実を図ることを計画している又は考えられる点がありましたら、その概略をご記入下さい。

[]

6. 運輸安全マネジメント制度や国土交通省による運輸安全行政全般に対するご意見、ご要望等がありましたら、ご記入下さい。

[]

7. 運輸安全マネジメントに係るセミナーについて

7. 1 国土交通省では、運輸安全マネジメントに関して事業者の周知啓発を目的とした各種セミナー（ガイドラインの手引、内部監査）を開催しています。これらのセミナーについて参加したいと思いますか。

- 1. 参加したい
- 2. テーマに限って参加したい
- 3. 自社に特化して開催してほしい
- 4. 参加は考えていない

7. 2 今後、受講してみたい運輸安全マネジメントに関するテーマ内容（例えば、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用方策など）があれば、具体的にお書きください。

[]

8. その他、お気づきの点等がありましたら、ご記入下さい。

[]

記入日 平成 年 月 日

貴社名

（無記名でも結構です。）

ご協力ありがとうございました。

平成18年 9月 作成
平成19年10月 一部改正（文言の修正）
平成20年 4月 同上（問の追加）

8. 5 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧

(注1) 設問1～4のアンケート数は241件

(注2) 設問5及び7のアンケート数は42件(平成20年4月から設問追加)

	項番	設問	回答内容		回答数	回答率 (%)
評価準備	1.1	評価の事前調整を行った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。	1	非常に長い	3	1
			2	やや長い	17	7
			3	適切である	207	86
			4	やや短い	14	6
			5	非常に短い	0	0
	1.2	「立入検査等実施通知書」を受け取った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。	1	非常に長い	0	0
			2	やや長い	1	0
			3	適切である	191	79
			4	やや短い	45	19
			5	非常に短い	4	2
	1.3	評価の事前調整を行った職員の、御社に対する態度(言葉遣い、口調、対応の早さ等)は適切でしたか。	1	非常に適切	188	78
			2	やや適切	48	20
			3	どちらともいえない	5	2
			4	やや不適切	0	0
			5	非常に不適切	0	0
	1.4	評価の事前調整における職員の説明により、事前調整および評価で何を行うか理解できましたか。	1	非常によく理解できた	100	41
			2	やや理解できた	129	54
			3	どちらともいえない	5	2
			4	やや理解できなかった	6	2
			5	非常に理解できなかった	1	0
1.5	「立入検査等実施通知書」により、評価で何を行うか理解できましたか。	1	非常によく理解できた	74	31	
		2	やや理解できた	133	55	
		3	どちらともいえない	20	8	
		4	やや理解できなかった	13	5	
		5	非常に理解できなかった	1	0	

	項番	設問	回答内容	回答数	回答率 (%)
評価の負担	2.1	評価の日程は、御社の業務状況に照らし適切な日程でしたか。	1 非常に適切	64	27
			2 やや適切	133	55
			3 どちらともいえない	32	18
			4 やや不適切	12	5
			5 非常に不適切	0	0
	2.2	評価の実施時間帯及び所要時間は、御社の執務時間に照らし適切でしたか。	1 非常に適切	88	37
			2 やや適切	127	53
			3 どちらともいえない	21	9
			4 やや不適切	5	2
			5 非常に不適切	0	0
	2.3	評価を行った当省職員の人数は適切でしたか。	1 非常に多い	8	3
			2 やや多い	72	30
			3 適切である	161	67
			4 やや少ない	0	0
			5 非常に少ない	0	0
	2.4	インタビュー対象者に対する聞取調査は、御社の業務にとって負担が大きかったですか。	1 非常に大きい	3	1
			2 やや大きい	63	26
			3 どちらともいえない	146	61
			4 やや小さい	18	7
			5 非常に小さい	11	5
	2.5	職員が、御社の安全管理体制について説明頂くために指名した方は、職員の質問内容に照らし適切な指名でしたか。	1 非常に適切	130	54
			2 やや適切	98	41
			3 どちらともいえない	7	3
			4 やや不適切	6	2
			5 非常に不適切	0	0

	項番	設問	回答内容	回答数	回答率 (%)	
評価の実施	3.1	オープニングミーティングの説明内容は十分理解できましたか。	1	非常によく理解できた	180	75
			2	やや理解できた	56	23
			3	どちらともいえない	4	2
			4	やや理解できなかった	1	0
			5	非常に理解できなかった	0	0
	3.2	評価を行った職員の、御社に対する態度は適切でしたか。	1	非常に適切	186	77
			2	やや適切	54	22
			3	どちらともいえない	1	0
			4	やや不適切	0	0
			5	非常に不適切	0	0
	3.3	評価を行った職員は、御社の安全管理体制について知識を持っていましたか。	1	十分な知識を持っていた	101	42
			2	やや知識を持っていた	117	49
			3	どちらともいえない	20	8
			4	やや知識が不十分	3	1
			5	非常に知識が不十分	0	0
	3.4	評価中、御社から職員に対し、意見が言えましたか。	1	十分言えた	122	51
			2	やや言えた	107	44
			3	どちらともいえない	10	4
			4	やや言えなかった	2	1
			5	ほとんど言えなかった	0	0
	3.5	評価を行った職員は、御社の意見を聞いていましたか。	1	十分聞いていた	189	78
			2	やや聞いていた	48	20
			3	どちらともいえない	3	1
			4	やや聞いていなかった	1	0
			5	ほとんど聞いていなかった	0	0

	項番	設問	回答内容		回答数	回答率 (%)
評価の結果	4.1	職員からの講評・指摘は理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	144	60
			2	やや理解できた	93	39
			3	どちらともいえない	2	1
			4	やや理解できなかった	2	1
			5	非常に理解できなかった	0	0
	4.2	指摘・講評のあった事項につき、御社でどのような対応をとればよいか理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	121	50
			2	やや理解できた	110	46
			3	どちらともいえない	8	3
			4	やや理解できなかった	2	1
			5	非常に理解できなかった	0	0
	4.3	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益だと思いますか。	1	非常に有益である	160	66
			2	やや有益である	67	28
			3	どちらともいえない	13	5
			4	あまり役に立たない	1	0
			5	ほとんど役に立たない	0	0
	4.4	安全管理体制の趣旨及び内容について、理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	156	65
			2	やや理解できた	78	32
			3	どちらともいえない	4	2
			4	やや理解できなかった	2	1
			5	非常に理解できなかった	0	0

	項番	設問	回答内容	回答数	回答率 (%)		
制度導入後の変化等	5.1	運輸安全マネジメント制度（安全管理規程の作成・運用等）の導入以降、会社として意思決定や業務運営をするときに、従来に比べ、より安全を意識するようになりましたか。	1	十分意識するようになった	22	52	
			2	概ね意識するようになった	12	28	
			3	どちらともいえない	1	2	
			4	あまり意識は変わらない	2	5	
			5	ほとんど意識は変わらない	5	12	
	5.2	運輸安全マネジメント制度（評価を含む。）は、貴社の安全確保のために有効だと思いますか。	1	非常に有効である	25	60	
			2	やや有効である	14	33	
			3	どちらともいえない	3	7	
			4	あまり役に立たない	0	0	
			5	ほとんど役に立たない	0	0	
	5.3	運輸安全マネジメント制度導入後、貴社の輸送の安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実した点がありますか。	1	ある	38	91	
			2	ない	3	7	
	セミナー	7.1	国土交通省では、運輸安全マネジメントに関して事業者の周知啓発を目的とした各種セミナー（ガイドラインの手引、内部監査）を開催しています。これらのセミナーについて参加したいと思いますか。	1	参加したい	24	54
				2	テーマに限って参加したい	17	40
3				自社に特化して開催してほしい	0	0	
4				参加は考えていない	1	3	



これは、「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）に基づき実施している運輸安全マネジメント評価の実施結果概要について、「鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条の二第一項及び航空法第百三十四条の二の規定に基づく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基本的な方針」（平成18年8月3日国官運安第31号）に基づき、運輸事業者の安全に関する意識の向上を促すことを目的として公表するものです。

運輸安全マネジメント制度導入2周年を迎えて
運輸安全マネジメント制度の実施状況
（平成18年10月～平成20年9月）

編集 国土交通省 大臣官房 運輸安全政策審議官

TEL 03-5253-8797

FAX 03-5253-1531

URL <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen>