

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、京王電鉄、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、檜山工業、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、ブラッサ、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、シエールバス関東、岩手県交通、中国シエールバス、瀬戸内運輸、沖縄バス、新潟交通、ミヤコバス、シエールバス東北、名阪近鉄バス</p> <p>西日本シエールバス、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・ウォーター物流、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、旭ヶカ、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、トヨヅ海運、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	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
----	---

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・閲覧のみで社員に知らしめている(16%)、これらの両方を含めると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插部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				マネジメント		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"> 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。 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。 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。 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。 <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>	

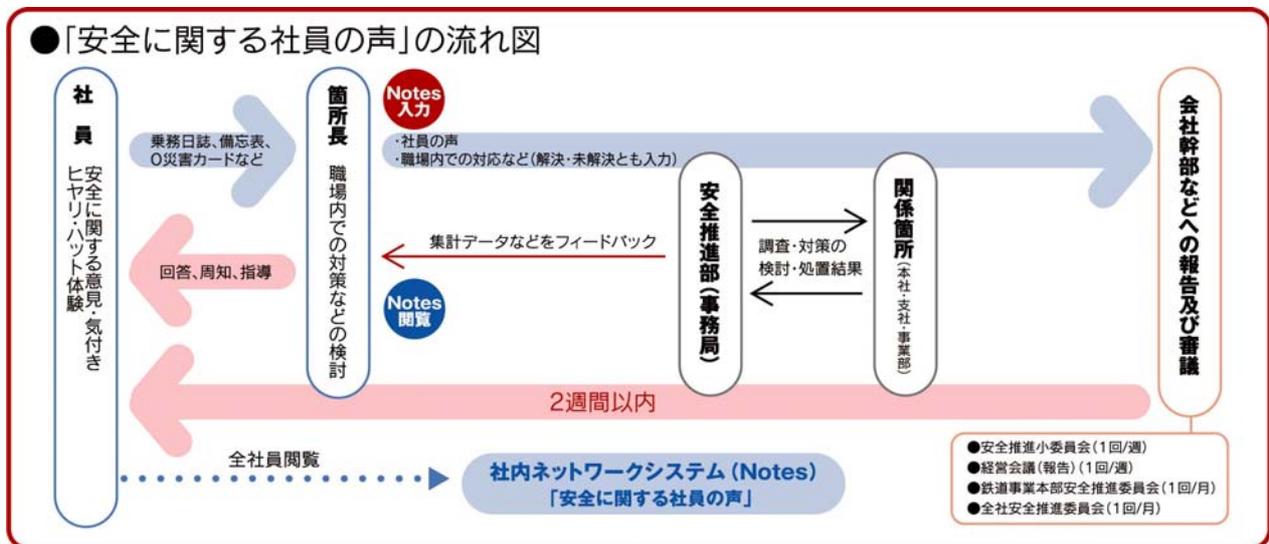
参考事例その15	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	久米商船株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>久米商船株式会社においては、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するために、海務会議などの会議体の活用に加えて、次の取組みにより、さらなるコミュニケーションを確保している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 「現場が一番大事」との理念により、昭和25年会社創業以来、経営幹部が本船の出入港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。

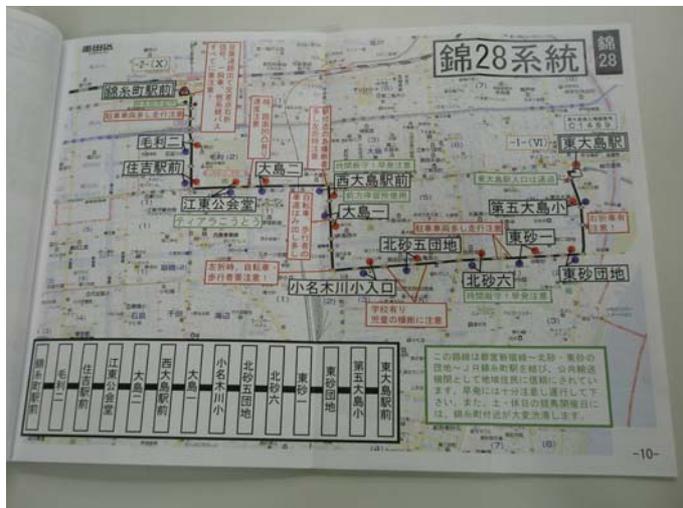
参考事例その17																																																		
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等																																																	
事業者名称	関西汽船株式会社																																																	
紹介内容	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用																																																	
<p>(概要)</p> <p>関西汽船株式会社では、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。)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">可能性 ↑</td> <td>3</td> <td>可能性が高い</td> <td>黄色</td> <td>赤</td> <td>赤</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>可能性がある</td> <td>青</td> <td>赤</td> <td>赤</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>殆どない</td> <td>青</td> <td>黄色</td> <td>赤</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>軽症</td> <td>重症</td> <td>重度の災害</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td colspan="3">重大性 →</td> </tr> </table> <p>リスク管理表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>重要性</th> <th>対策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D</td> <td>到底許容できない</td> <td>機械、設備、手順の改善を直ちに行う</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>重大な問題がある</td> <td>機械、設備、手順の改善を計画的に行う</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>多少問題がある</td> <td>非常停止装置や保護具の着用を行う</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>許容できる</td> <td>作業の管理やKYT活動等の活動を行う</td> </tr> </tbody> </table> <p>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</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>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。</p>		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
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																																																

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

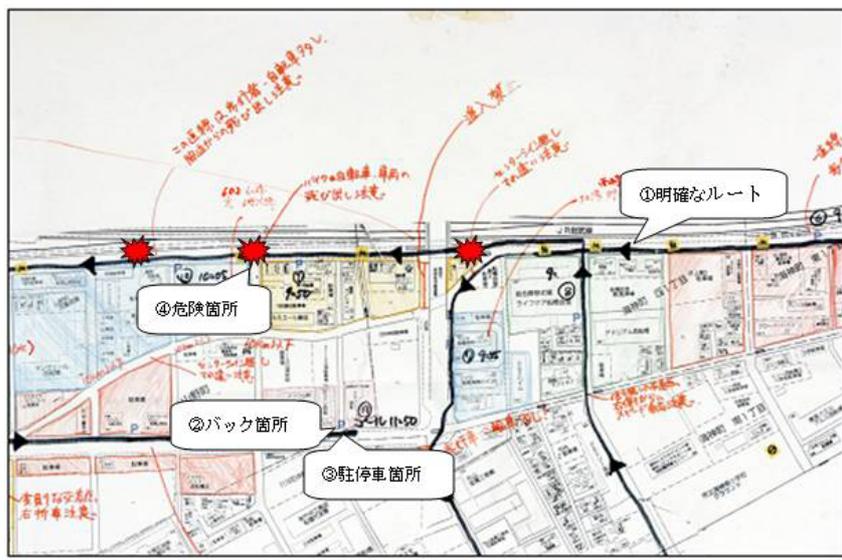
(概要)

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り組むバス停方式(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考えられる。</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で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	非常配置表の熟知 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。
	操縦の実施 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"> 1 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。 2 同要綱及び実施要領に基づき、内部監査計画を策定。 3 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。 4 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。 5 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。 6 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。 7 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。 8 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。 9 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	