

# 運輸の安全確保に関する政策ビジョン

## ～ 特に、安全管理体制の確保について ～

平成23年12月  
国土交通省

### 1. 安全管理体制の確保に向けての現状及び基本的考え方

#### (1) 運輸事業の安全管理体制確保に向けての取組の経緯

国土交通省においては、平成17年に起きた運輸事業における事故・トラブルを契機とした「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」に基づき、陸・海・空の輸送モード横断的に、事業者自らが経営トップから現場まで一丸となって、安全管理体制を構築し、その取組状況を評価する「運輸安全マネジメント評価」を平成18年10月より実施している。

現在、この評価制度が導入されてから、平成23年10月で5年が経過し、平成22年度に政策レビューも行ったところであり、運輸事業者の安全管理体制の確保に向けた大臣官房運輸安全監理官室におけるこれまでの取組とその効果については、別紙[参考資料]にまとめているとおりである。

#### (2) 運輸事業の安全管理体制確保の取組状況の概観

安全管理体制確保の取組状況について、概観すれば、いわゆるPDCAサイクルのうち、PDをようやく整備できたかどうかという初期の段階から、大手・中堅事業者を中心に、PDCAサイクル全体を回せる段階になってきているが、中小事業者については、依然として啓発・普及の必要性が高い状況となっている。(注：PDCAサイクルとは、計画(Plan)を実行(Do)し、評価(Check)して改善(Act)に結びつけ、その結果を次の計画に活かす仕組みをいう。)

ただ、大手・中堅事業者においても、以下のような事例が生じており、改めて、安全管理については、PDCAサイクルが形として整備されただけでなく、安全確保の実効が上がっているかどうか問われている。

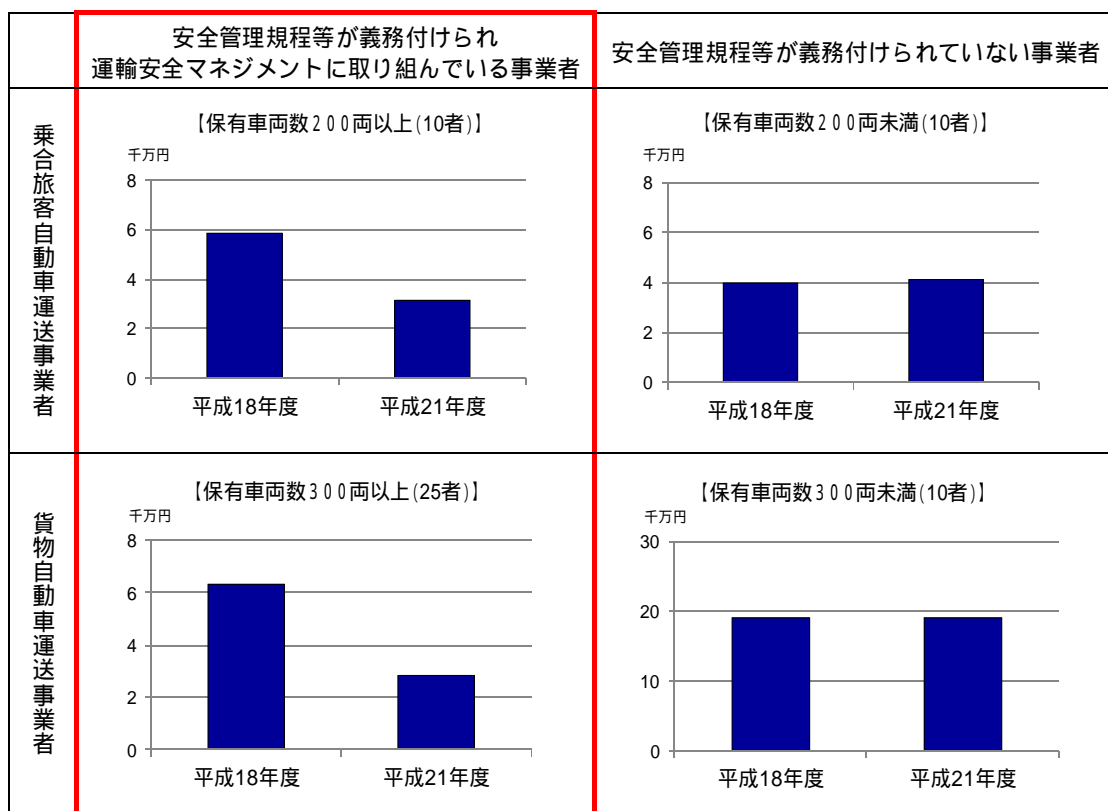
(i) 最近発生したJR北海道の石勝線列車脱線火災事故(平成23年5月)及び北海道エアシステムの奥尻空港付近での重大インシデント(同6月)は、その原因を運輸安全委員会が調査中だが、安全管理の在り方も問われうる事案となった。

(ii) また、エアーニッポン B737-700 型機の重大インシデント（平成 23 年 9 月）を契機として、衆議院国土交通委員長から国土交通大臣に対し、国土交通全般にわたる安全確保の徹底の要請があった。

**（3）データから伺われる運輸安全マネジメント実施の効果**

他方、限定的なデータによる一例だが、以下の図のとおり、安全管理規程等が義務付けられ運輸安全マネジメントに取り組んでいる事業者は、平成 21 年度の支払保険金額は平成 18 年度の半分となっているのに対し、安全管理規程等が義務付けられていない事業者は、あまり変化がない状況にある。

このように、運輸安全マネジメントに取り組むことにより、この 5 年間で安全確保上の効果も実際に生じているところである。



（上の図は、同一の保険会社と継続的に保険契約を締結している乗合旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者を無作為抽出して、運輸安全マネジメントが開始された年度(平成 18 年度)とその 3 年後(平成 21 年度)における支払保険金額を集計して作成。縦軸は、保険契約台数 1 0 0 0 台あたりに換算した支払保険金額。）

#### (4) 運輸の安全確保に向けての今後の方向性

このように、運輸安全マネジメント制度が発足して以降、一定の効果が表れてきているが、運輸の安全確保については、安全監査による法令遵守の徹底と運輸安全マネジメント評価による安全管理体制確保を車の両輪として、国として引き続き強力に推進する必要がある。

一方、運輸事業は、技術革新に応じた自由かつ柔軟な運輸事業の展開が期待される中、事業者自らがガバナンスを発揮して安全管理体制を自律的に強化していくことがますます期待される状況にあり、国としても、このような運輸事業者の自律的なガバナンスの発揮を促していく必要がある。

このような状況にも対応しつつ、国は、運輸安全マネジメント評価制度発足後5年が経過した時点において、改めて、安全管理体制の確保の原点に立ち返り、運輸安全マネジメントについて、大手・中堅事業者への一層の定着、取組の深度化・高度化と、中小事業者に対する啓発・普及に努めていく必要がある。

## **2. 今後、さらに安全管理体制を確保していく上での視点**

上記の基本的考え方を踏まえ、今後の取組に向けての基本的な視点は以下の通りである。

#### (1) 中小事業者に対する運輸安全マネジメントの一層の普及

中小事業者については、事業者数は非常に多いが、運輸安全マネジメントに取り組む意義に関する理解は、深く浸透していない。運輸安全マネジメントに関する個々の取組の実施率も、いまだ低い状況にある。最近発生した天竜川における川下り船の転覆事故(平成23年8月)は、自らの安全管理規程に定めていた小児への救命胴衣着用の義務を履行していなかった、社長が安全管理規程の存在さえしらなかったことを背景に発生した事案であった。

以上を踏まえ、中小事業者に対する運輸安全マネジメントの一層の普及を図るため、教育・啓発活動を積極化することが必要である。

#### (2) 大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保

大手・中堅事業者については、運輸安全マネジメントに関する個々の取組の実施率は向上しており、事業者内部の安全管理を行う体制自体は概成してきている状況にある。次なる課題は、概成した体制下において、安全管理の実効性を一層高めていくことであり、特に、JR北海道の石勝線等の事案は、安全管理の実効性が現場まで及んでいるかが改めて問われるものであった。

### (3) 運輸安全マネジメント評価等を行う人材の確保及び育成

国が行う運輸安全マネジメント評価（以下「マネジメント評価」という。）等によって事業者の安全管理の実効性を高めていくには、マネジメント評価等担当の職員の力量、特に地方におけるマネジメント評価実施能力を高めることが必要となる。

### (4) 安全管理に関する新たな動向への対応

安全管理に関する民間の任意規格として、国際標準化機構（ISO）が、道路交通安全マネジメントシステム規格（ISO 39001）を検討中であり、平成24年11月に発行予定となっている。

国は、法律に基づき、運輸の安全確保という責務を果たす一環として、運輸安全マネジメント評価を行ってきている。

ISO 39001は、民間認証として、リスク管理ビジネス等と並んで道路交通分野の安全管理に関する重要な民間サイドでの展開であり、自動車事故対策機構が中心となって、国内関係制度との整合性確保や啓発・普及に努めてきている。国としては、発行後の普及状況、適合性審査の実態等を踏まえて、運輸の安全確保をより高いレベルで実現していく観点から、国の安全確保施策との連携・連動の在り方を検討する必要がある。

## **3. 安全管理体制確保に向けての今後の具体的な取組の方向性**

上記の基本的な視点を踏まえ、国として、今後の取組の具体的な方向性は以下のとおりである。

### (1) 中小事業者に対する啓発普及活動の強化

運輸安全マネジメントの普及を図るため、国は、事業者の安全管理担当者を対象に、本省及び地方運輸局で、運輸安全マネジメントセミナーを実施しているが、国の体制のみでは、普及活動を強化できる範囲に限界がある。

他方、保険会社等は、自らが展開するリスク管理ビジネスにおいて運輸事業者のリスク管理に関する教育ノウハウを蓄積していることに加え、運輸安全マネジメントに取り組んで事故発生率を減少させることは自らのビジネスにもつながるとして、運輸安全マネジメントの一層の普及にも関心を示している。

以上を踏まえ、中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及については、従前からの第三者認証機関による安全マネジメント評価実施に加えて、そもそも啓発普及活動の段階において、リスク管理ビジネスとの連携推進を図るべく、運輸安全監理官室において、その具体化を図る。

## (2) 大手・中堅事業者を中心とした安全管理の実効性の確保

大手・中堅事業者においては、安全管理の実効性を確保させていくことが課題であり、そのため、運輸安全監理官室のマネジメント評価と各交通モードの担当局の安全監査等の連携・連動を強化しつつ、次の事項に取り組む。

### (イ) 運輸安全監理官室によるマネジメント評価の高度化・深度化の検討

概ね安全管理体制を構築し、PDCAサイクルを回せるようになってきている事業者を中心に、マネジメント評価の重点を、「事業者の安全管理体制やリスク評価に基づく取組内容が運輸の安全確保のためにどの程度、有効性・実効性を発揮しているか」に置くこととし、事業者の実態に応じて、より高いレベルの取組を促すための有益なアドバイスをする機能を強化する。

そのため、運輸安全監理官室において、評価手法として、経営トップのコミットメントが現場で実行されているかの確認の強化、事故率減少等のアウトカム指標、取組レベルをある程度比較できるような指標等をものさしとしたマネジメント評価の導入等について検討する。

### (ロ) 各交通モードの担当局による安全監査等の取組の強化の検討

従前からの各交通モードの担当局による安全監査において、法令に基づいて提出されている安全管理規程が現場で実際に機能しているのかという視点に、より重点をおいた安全監査の実施の検討、その中で特に、最低限の安全管理もしていない事業者に対しては行政処分も行うことを検討する。

また、バス分野では日本バス協会による貸切バス事業者安全性評価認定制度（SAFETY BUSマーク）、トラック分野では全日本トラック協会による安全優良事業所の認定制度（Gマーク）といった安全性に関する認定制度が導入されているが、このようなソフト的な手法の高度化・深度化も検討する。

## (3) マネジメント評価を行う人材の確保及び養成の強化

マネジメント評価を行う際に、事業者の安全管理の体制や取組内容が運輸の安全確保のためにどの程度実効性を発揮しているかを確認するとともに、事業者の実態に応じた有益なアドバイスをするためには、そのために必要なスキルを有するマネジメント評価担当職員を確保及び育成することが必要となる。このため、マネジメント評価担当職員育成プログラムの強化等を検討する。

また、地方運輸局では、安全監査担当者がマネジメント評価も担当していることが多いが、安全監査とは手法の異なるマネジメント評価についても、スキルをより向上させる方策を検討する。