

運輸安全マネジメント制度の現況について

平成26年3月

国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官

目 次

1	はじめに	1
2	「運輸安全マネジメント制度」の概要と取組み状況	
2. 1	「運輸安全マネジメント制度」の概要	2
2. 2	「運輸安全マネジメント制度」に係る取組み状況	4
3	運輸安全マネジメント評価の実施状況	
3. 1	評価実施回数	9
3. 2	評価結果	10
3. 3	今後の制度運用の方向性等について	15
4	運輸安全マネジメント評価を受けた事業者の皆様の声 (評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果)	17
5	運輸の安全確保に関する政策ビジョンを受けた取組み	20
6	参考資料	
6. 1	運輸安全マネジメント評価の実施に係る 基本方針の策定について	22
6. 2	運輸安全マネジメント制度の歩み	25
6. 3	運輸安全マネジメント評価の 対象事業者数と実施回数	29
6. 4	運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧	30
6. 5	運輸安全情報の提供に関する取組み	33
6. 6	運輸安全取組事例集	34
7. 7	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	49
7. 8	安全に関する企業風土測定ツールについて (国土交通政策研究所)	54

1 はじめに

平成 17 年に各輸送モードで発生したヒューマンエラーに起因する事故やトラブルを受け、平成 18 年 10 月に「運輸安全マネジメント制度」が導入されました。この制度の対象事業者数は約 5,500 に上りますが、国土交通省では、平成 24 年度末までにこれらすべてについて少なくとも 1 回の運輸安全マネジメント評価を実施しました。

これまで、本制度に係る取組みの進捗を把握する指標として、各事業者が制度導入後、国土交通省の評価を受ける回数を重ねるごとに、その取組み状況がどのように変化してきたかを見てきましたが、全対象事業者に対する評価が一巡した今回からは、今後の制度運用に関する方針を考えていく上で参考となる情報が得られるよう、各輸送モード、規模等の類型ごとの取組みの現況の特徴を捉えることに重きを置いて分析を行いました。

この冊子では、こうした分析の結果とともに、これまでの制度運用を通して運輸事業者自らが編み出した効果的な取組み事例等の紹介をしています。皆さまの安全管理体制の構築・改善の一助となることを願ってやみません。

安全文化は簡単に構築できるものではありません。安全管理体制の構築・改善に向けて試行錯誤しながら悩みつつ少しずつでも努力を重ねていく中で、醸成されるものだと考えます。国土交通省では、運輸事業の安全性の向上に向けた取組みを日々進められている皆さまの弛まぬご努力に期待しつつ、評価等を通じてその後押しをさせていただくとともに、運輸安全マネジメント制度の充実強化を図ってまいります。

今後とも、運輸事業者の皆さまにおかれましては、国民の安全・安心を確保するため、経営トップのコミットメントの下、運輸安全マネジメントを実践されますとともに、運輸安全行政へのより一層のご理解、ご協力を賜りますよう心よりお願い申し上げます。

平成 26 年 3 月

国土交通省大臣官房運輸安全監理官
山口 一朗

2 「運輸安全マネジメント制度」の概要と取組み状況

2. 1 「運輸安全マネジメント制度」の概要

輸送の安全確保は運輸事業の根幹を成すもので、利用者である国民に信頼される輸送サービスの実現には重要不可欠ですが、平成17年にヒューマンエラーに起因すると考えられる事故・トラブルが連続して発生しました。

これを契機として、輸送の安全確保に関し従来からの各交通モードの事業法に基づく保安監査に加え、運輸事業者（以下「事業者」といいます。）の皆様自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が平成18年10月に導入されました。

列車脱線事故

《死者 107 名、負傷者 582 名》



バス転覆事故

《死者 3 名、負傷者 20 名》



フェリー防波堤衝突

《負傷者 23 名》



客室乗務員非常口扉の操作忘れ



本制度では、事業者においては、自らが自主的かつ積極的に輸送の安全の取組みを推進し、構築した安全管理体制をPDC Aサイクル[※]により継続的に改善し、安全性の向上を図ることが求められています。

また、国土交通省においては、事業者の安全管理体制の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行うこととされ、本評価では、国土交通省の評価担当者による経営トップ及

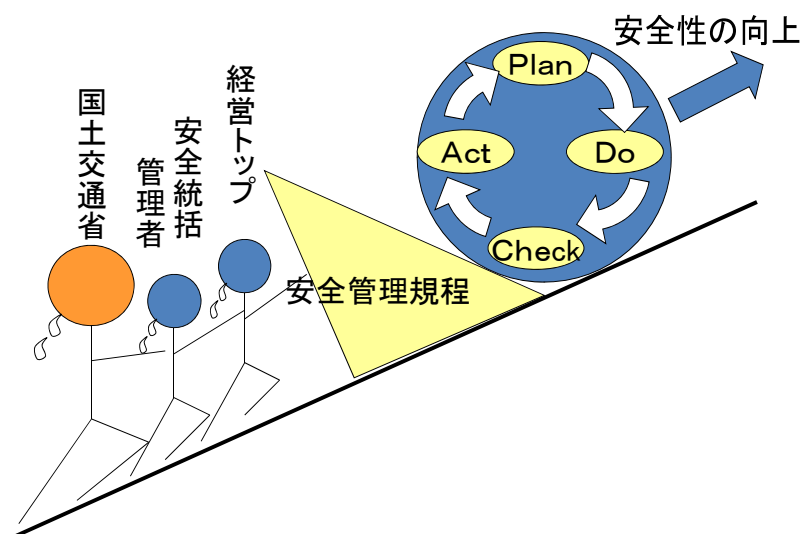
び安全統括管理者等の経営管理部門へのインタビューと文書・記録類の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制の更なる向上に資するため、創意工夫がなされている事項、熱心に取り組んでいる事項、優れている事項等について評価を行うとともに、継続的に取り組む必要があると思われる事項、工夫の余地のある事項、更に推進すると効果が向上すると思われる事項等について助言を行います。

この助言は、保安監査のような処分につながる性格のものではなく、事業者において、実情にあった方法で輸送の安全性を向上するための自主的な取組みを行う上で参考としていただくものです。

※ Plan Do Check Act（計画の策定、実行、チェック、改善）のサイクル

運輸安全マネジメント制度は、保安監査と併せ、いわば車の両輪として実施することにより、輸送の安全確保に係る取組みを活性化させ、より一層の安全性の向上を図ることを目指しています。

輸送の安全の確保に係るPDCAサイクル



2. 2 「運輸安全マネジメント制度」に係る取組み状況

平成 24 年 10 月から平成 25 年 9 月までの 1 年間、国土交通省では、運輸安全マネジメント制度の推進に向け、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

平成 24 年 10 月から平成 25 年 9 月までの 1 年間に 510 回の運輸安全マネジメント評価を実施しました。(これら運輸安全マネジメント評価の実施状況は「3 運輸安全マネジメント評価の実施状況」において後述します。)

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 25 年 8 月から大手の事業者を対象として、7 回目の運輸安全マネジメント評価を開始しました。

また、各地方運輸局等においても、管内に所在する事業者を対象として、1 回目から 4 回目の運輸安全マネジメント評価を実施しています。

(2) 小規模事業者への対応

平成 21 年 6 月に、無軌条電車事業者、鋼索鉄道事業者、索道事業者及び小規模海運事業者(以下「小規模事業者」といいます。)がより効果的に安全管理に取り組むことができるよう、「安全管理規程に係るガイドライン」に代えて「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」(以下「小規模事業者用ガイドライン」といいます。)を策定・公表しました。

更に、平成 22 年 3 月には、「安全管理規程に係るガイドライン」を見直し・改善した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」を策定・公表しました。

これらのガイドラインを有効に活用し、平成 24 年度末までに、制度開始から 7 年の期間を経て、小規模な事業者を含むすべての事業者に少なくとも 1 回の評価を実現しました。今後は、これまでの評価に関わる取組みに対する振り返りを踏まえ、限られた行政資源を有効活用し、最大の政策効果を実現することを念頭に、制度を運用していく必要があります。

(3) 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着に向けた事業者支援

本制度は、事業者自らが本制度のコンセプトを理解し、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により、初めて輸送の安全性の向上が図られるものです。

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について、更なる向上・発展が望まれるものが多く見受けられ

ました。

また、事業者から国土交通省に対して、事業者に対する支援やツールを提供して欲しいという意見・要望が寄せられており、運輸安全監理官室では、輸送の安全確保のための取組みに係る事業者への支援のため、シンポジウム及びセミナーの開催、他事業者の取組事例の周知・紹介等、以下の取組みを実施しました。

① 運輸事業の安全に関するシンポジウム 2013

平成 25 年 11 月 19 日、国土交通省主催の「運輸事業の安全に関するシンポジウム 2013 ～失敗を活用した継続的改善に向けて～」を東京で開催し、事業者の経営幹部をはじめとする約 1,300 名の方々が聴講されました。



失敗学の権威である工学院大学教授で東京大学名誉教授の畑村洋太郎先生より「失敗学から見た運輸安全」について講演を頂きました。続いて長岡技術科学大学専門職大学院技術経営研究科システム安全系准教授の岡本満喜子先生より「安全管理体制の形骸化防止に向けてー内部監査の活用ー」について講演を頂きました。

また、パネルディスカッションでは、畑村先生、岡本先生に加え、東京地下鉄株式会社及び阪九フェリー株式会社の経営管理部門の方に参加頂き、国土交通省大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官を交え、各事業者のマンネリ化に関する取組みについてご発表していただき、安全に関する取組みを継続することによってより積極的に安全の取組みを進める意識づけとなるなどのプラスの面と、その一方で取組みの継続に慣れてしまうことでマンネリに陥ってしまうなどのマイナスの面について具体的な事例を踏まえ活発な議論が交わされました。

② 運輸安全マネジメントセミナー

平成 20 年 8 月から、事業者の安全管理体制に係る担当者等の知識を深めていただくため、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」、「内部監査」及び「リスク管理」の 3 テーマについて、少人数制の運輸安全マネジメントセミナーを国土交通本省で原則として毎月開催しています。平成 25 年 9 月末現在で計 183 回開催し、延べ 1,882 人が受講したところです。

また、平成 21 年からは、各地方運輸局においても同様のセミナーを年 1 回程度開催しており、平成 25 年 9 月末現在で計 40 回(1 地域を 1 回とする)開催し、延べ 9,540 人の方が受講したところです。

③ 運輸安全マネジメント関連冊子

事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組みのねらいとその進め方の参考例を示す冊子や、多くの事業者から問い合わせのあるリスク管理、内部監査及びマネジメントレビューの手法について解説した冊子を以下のとおり作成し、ホームページに公表しています。



- 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン
- 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～（自動車モード編）及び（海運モード編）
- 安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために
- 安全管理体制に係る「マネジメントレビューと継続的改善」の理解を深めるために等

④ メルマガ「運輸安全」

運輸安全への理解を深めていただきながら、事業者とともに安全のより一層の向上のための取組みを推進するため、平成20年1月から「メルマガ『運輸安全』」を発行・配信しています。また、ホームページにおいて、事業者の安全に向けた取組事例を幅広く紹介していくため「運輸安全取組事例」の紹介サイトの運用を平成22年4月から開始し、平成25年9月末現在で95事例を掲載しています。

<メルマガ「運輸安全」の内容>

○ 運輸安全に関する最近の動き

⇒国土交通省の安全に関する施策の紹介

○ 運輸安全マネジメント評価の現場から

⇒運輸安全マネジメント評価を行っている運輸安全調査官の日々の思いや運輸安全マネジメント評価のポイント等の紹介

○ 現場だより

⇒事業者や地方運輸局の安全への取組みについて、実際に取り組んでいる事業者及び地方運輸局自らの執筆

○ 運輸安全取組事例の紹介 など

メルマガ「運輸安全」第28号

（目次）
（トピックス）

1. 新危機管理・運輸安全政策審議官の挨拶
2. 新運輸安全監理官の挨拶
3. 運輸安全に関する最近の動き
 - 「運輸事業の安全に関するシンポジウム2013」の開催について
 - 第2回運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会の開催について
 - 船舶取組ガイドマップについて
4. 運輸安全取組事例の紹介
 - 設備検査による抜付障害事故防止対策（事業者名：住友建設株式会社）
 - 後送車取組への取組（バックセンターの特性を理解させる教育）（事業者名：株式会社国際興業大塚）

1. 新危機管理・運輸安全政策審議官の挨拶

<敬告 備一 危機管理・運輸安全政策審議官>

7月1日付で危機管理・運輸安全政策審議官に就任いたしました柴田です。就任にあたり一貫して挨拶申し上げます。

外国での出来事ではありますが7月に79人の死者を出す鉄道事故が発生しました。犠牲をはるかに上回る速度でカーブに突っ込んだことが原因と見られていますが、運送従事者の理由については今後の調査を持つ必要があるようです。交通機関の事故は多数の人命と莫大な資産の喪失につながるため、絶対に起こしてはならないことを再度、強く認識させられました。

安全の確保は運輸の根幹であり、事故の根絶は運輸に関わる者にとって当然の責務です。このため国土交通省では、ヘッド・ソフットの両面から事故原因となる事象の除去に努めて



⑤ 制度の周知・啓発動画

運輸安全マネジメント制度の周知・啓発を図るため、平成 23 年 5 月に本制度について解説した以下の 2 本のビデオをホームページにて公開しました。平成 25 年 9 月末現在、公開した映像の視聴回数の合計は、約 14,000 回となっています。



- 運輸安全マネジメント制度の概要と評価の実際（20分）
- 運輸安全マネジメント制度の内部監査の概要と実例（28分）

⑥ 運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会

中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及・啓発を推進するため、国土交通省、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体が連携して「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成 24 年 5 月に設立しました。

《協議会の事業内容》

- ・官民連携による運輸安全マネジメントの運輸事業者への理解と周知を進めること
- ・運輸安全マネジメント普及・啓発の本格実施に向けてのトライアルセミナーの実施を含む環境整備を図り、官民による運輸安全マネジメント普及・啓発の効果的な推進を支援すること
- ・その他官民連携による運輸安全マネジメントの普及・啓発の効果的な推進等運輸安全の確保に関すること

《協議会の開催実績》

- 第 1 回 平成 24 年 5 月 17 日
- 第 2 回 平成 25 年 7 月 25 日

また、民間機関等の活力とノウハウを活用して中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着を図るため、民間機関等が実施するセミナーを認定する制度（「認定セミナー制度」）を平成 25 年 7 月に構築し、協議会のメンバーでもある 6 の民間機関等が実施するセミナーを認定（平成 25 年 12 月時点）しました。

（4）運輸安全マネジメント評価に係る力量の向上と体制の充実

運輸安全マネジメント評価を行う評価担当者は、事業者の取組みの向上に対応して、

マネジメントに係る幅広い知識を習得し、適切な評価を行う力量を維持・向上させていくことが必要となります。

このため、評価を専門に行う国土交通省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他、ISO9001 審査員補研修、ISO 内部監査員研修、輸送現場見学等のマネジメントに関する研修等を実施しました。

また、地方運輸局等の評価担当者に対しては、運輸安全マネジメント研修の充実強化に加え、OJT を兼ねて運輸安全調査官とチームを組み合同で評価を行う等、力量の向上に向けた取組みを行っています。

3. 運輸安全マネジメント評価の実施状況

3. 1 評価実施回数

平成24年10月から平成25年9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回数は下表のとおりです。

運輸安全マネジメント評価実績(平成24年10月～平成25年9月)																
評価実施機関	評価回数	鉄道				自動車				海運				航空	合計	
		旅客	貨物	索道	計	バス	タクシー	トラック	計	旅客	旅客小	貨物	貨物小			計
本省	1回目	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	1	0	2	6	10
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	3回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4回目	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	2	2	5
	5回目	10	0	0	10	4	0	2	6	1	0	0	0	1	7	24
	6回目	6	1	0	7	9	2	2	13	2	0	0	0	2	1	23
	7回目	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	臨時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	17	1	1	19	14	2	5	21	4	0	3	0	7	18	65	
北海道	1回目	0	0	7	7	0	0	0	0	0	7	1	0	8	15	
	2回目	0	0	2	2	0	1	0	1	3	0	1	0	4	7	
	3回目	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	9	9	0	1	1	2	3	7	2	0	12	23	
東北	1回目	0	0	14	14	0	0	2	2	0	18	0	0	18	34	
	2回目	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
	3回目	0	0	0	0	4	0	1	5	0	0	0	0	0	5	
	4回目	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	計	1	1	14	16	5	0	3	8	0	18	0	0	18	42	
北陸信越	1回目	0	0	4	4	1	1	1	3	0	4	0	0	4	11	
	2回目	0	0	6	6	1	0	3	4	2	0	0	0	2	12	
	3回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	10	10	2	1	4	7	2	4	0	0	6	23	
関東	1回目	0	0	0	0	0	0	2	2	0	5	3	12	20	22	
	2回目	7	0	5	12	2	1	11	14	4	0	9	0	13	39	
	3回目	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	7	0	5	12	2	1	14	17	4	5	12	12	33	62	
中部	1回目	0	0	1	1	0	0	0	0	1	7	1	5	14	15	
	2回目	7	0	4	11	3	0	7	10	1	0	0	0	1	22	
	3回目	0	0	0	0	3	1	1	5	0	0	0	0	0	5	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	7	0	5	12	6	1	8	15	2	7	1	5	15	42	
近畿	1回目	1	0	0	1	0	0	1	1	1	9	0	1	11	13	
	2回目	5	0	6	11	0	3	1	4	4	0	5	0	9	24	
	3回目	0	0	0	0	2	2	3	7	0	0	0	0	0	7	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	6	0	6	12	2	5	5	12	5	9	5	1	20	44	
神戸	1回目									0	2	0	4	6	6	
	2回目									5	4	4	8	21	21	
	3回目									0	0	0	0	0	0	
	4回目									0	0	0	0	0	0	
	計									5	6	4	12	27	27	
中国	1回目	0	0	2	2	0	0	0	0	2	21	4	3	30	32	
	2回目	0	0	2	2	0	0	1	1	10	0	3	0	13	16	
	3回目	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	3	4	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	1	0	4	5	0	0	1	1	14	21	8	3	46	52	
四国	1回目	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	1	7	20	20	
	2回目	1	0	3	4	1	0	0	1	4	0	3	0	7	12	
	3回目	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	1	0	3	4	1	0	1	2	10	6	4	7	27	33	
九州	1回目	0	0	0	0	0	0	1	1	2	47	2	13	64	65	
	2回目	0	0	3	3	1	1	1	3	14	0	4	0	18	24	
	3回目	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	1	0	3	4	1	1	2	4	16	47	6	13	82	90	
沖縄	1回目	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	0	0	4	5	
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	
	3回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	1	1	2	4	0	0	6	7	
地方小計		24	1	59	84	19	10	40	69	63	134	42	53	292	445	
合計		41	2	60	103	33	12	45	90	67	134	45	53	299	510	

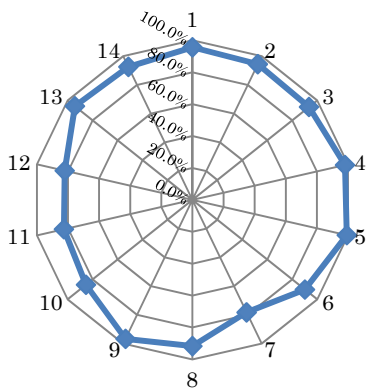
3. 2 評価結果

(1) 評価結果から得られた全分野を通じての取組みの傾向

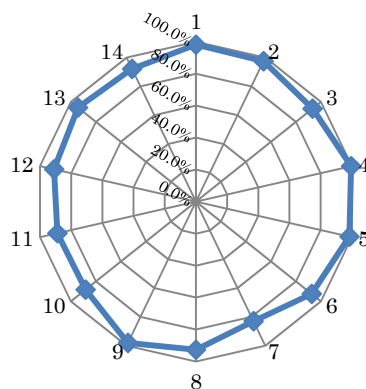
平成18年10月に導入された運輸安全マネジメント制度(以下「制度」といいます。)に基づき運輸安全監理官室が実施する運輸安全マネジメント評価(以下「評価」といいます。)の対象となっている約180事業者(以下「大手事業者」といいます。)について、従来は、評価回数に着目して事業者の取組み状況の変化で概観してきました。しかしながら、昨年までの分析から、4回目評価以降大幅な改善が見えづらくなってきたことを勘案し、今回は平成22年度から平成24年度の3年間で実施した評価を、各年度における全分野あるいは個別分野の取組み状況の推移で概観することとし、以下に述べるような各種取組みの傾向を確認することができました。

なお、レーダーチャート中の1~14は平成22年3月に策定・公表した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性のさらなる向上に向けて～」(以下「ガイドライン」といいます。)の項目番号に対応する番号であり、各項目の取組みの充足率を示しています。

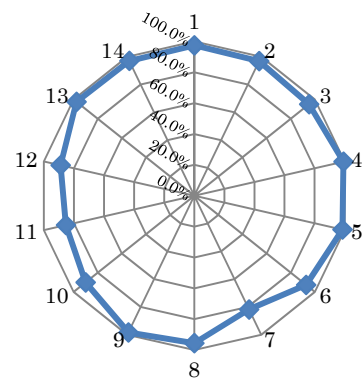
※ ガイドラインの14項目：①経営トップの責務、②安全方針、③安全重点施策、④安全統括管理者の責務、⑤要員の責任・権限、⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保、⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、⑧重大な事故等への対応、⑨関係法令等の遵守の確保、⑩内部管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等、⑪内部監査、⑫マネジメントレビューと継続的改善、⑬文書の作成及び管理、⑭記録の作成及び維持



平成22年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



平成23年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



平成24年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

1) 安全方針（ガイドライン項目：2）

安全に係る方針は、ほとんどの事業者において制度導入以前から作成されていましたが、制度導入以降は、社員の安全方針に対する理解度の把握・評価等を踏まえたマネジメントレビューを通じた内容の見直しが行われる等、実効性をさらに高めるための取組みの段階にあります。

2) 安全重点施策（ガイドライン項目：3）

安全重点施策（目標・取組み計画）は、ほとんどの事業者において制度導入以前から作成されていましたが、制度導入以降では、施策の進捗、目標の達成状況の把握・評価、社会環境の変化等を踏まえ、マネジメントレビューを通じた定期的な施策の見直しが行われる等、実効性をさらに高めるための取組みが行われています。

3) 情報伝達・コミュニケーション（ガイドライン項目：6）

組織内の上から下へのトップダウンコミュニケーションに加え、下から上へのボトムアップコミュニケーション、関係部署間の水平的なコミュニケーションの充実に向けた取組みを進める事業者が見られます。また、事業委託先、利用者一般等への情報伝達の充実に取り組む事業者も見られます。

4) 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用（ガイドライン項目：7）

事故情報の収集・分析を行い、再発防止に活用する取組みは進められてきていましたが、制度導入以降は、その取組みにリスク管理の観点を加え、ヒヤリ・ハット情報を積極的に収集し傾向分析を行うなど、再発防止のみならず未然防止に取り組む事業者の増加も見られるようになってきています。

5) 教育・訓練（ガイドライン項目：10）

制度導入後、制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練や、過去発生した事故体験共有の取組みが進みつつあり、技能教育の効果把握や見直しの取組みも進んできています。また、業務委託先に対しても、安全管理体制の維持・改善に不可欠な教育・訓練を自社同等に実施する事業者も見られます。

6) 内部監査（ガイドライン項目：11）

安全管理体制に係る内部監査は、制度導入当初、ほとんどの事業者で実施されていませんでしたが、現在はほとんどの事業者で実施されており、また、監査要員の養成や力量把握等の取組みも実施されてきています。

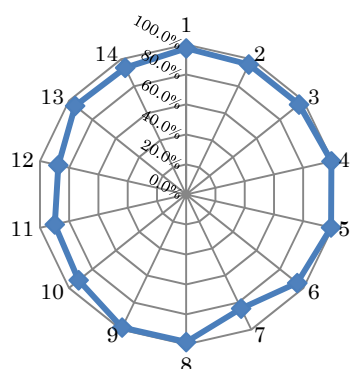
7) マネジメントレビュー・継続的改善（ガイドライン項目：12）

マネジメントレビュー・継続的改善については、制度導入当初、ほとんどの事業者で実施されていませんでしたが、現在では、PDCA サイクルを円滑かつ有効に機能させる上で必要不可欠なプロセスであるとの認識も浸透しつつあるとみられ、現在はほとんどの事業者で実施されています。

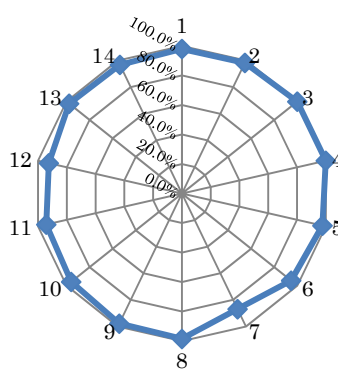
② 分野別の取組みの傾向・特徴及び問題点

大手事業者について、平成 22 年度から平成 24 年度における鉄道、自動車、海運及び航空各分野の制度に係る取組みの状況をそれぞれレーダーチャートで示し、全分野の傾向と比較することで読み取れる傾向・特徴及び問題点を、以下にまとめました。

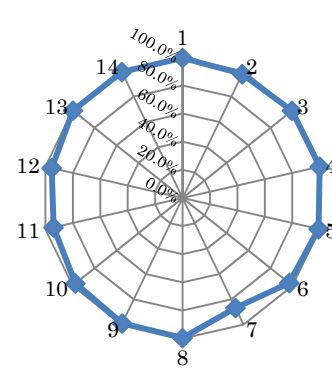
ア 鉄道分野



平成22年度 鉄道分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



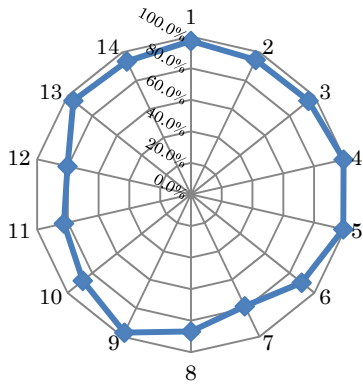
平成23年度 鉄道分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



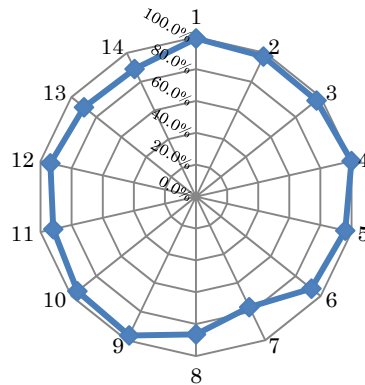
平成24年度 鉄道分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

- ・従来から制度に係る各種取組みの水準が高く、ほとんどの事業者において、安全管理体制に関する PDCA の一連の流れを円滑に進める仕組みが整えられています。
- ・やや取組みが遅れている傾向にあった、教育・訓練、内部監査、マネジメントレビューについても、平成 24 年度にはほとんど完全実施に近い状況となっています。
- ・チャート上では、事故情報、ヒヤリ・ハット情報等の活用について不十分に見受けられるものの、ほとんどの事業者で着手されているのが実情であり、今後は内容の深度化に着目する必要があります。

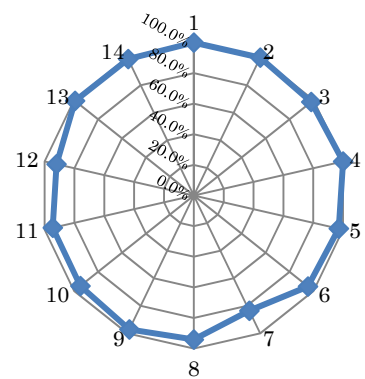
イ 自動車分野



平成22年度 自動車分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



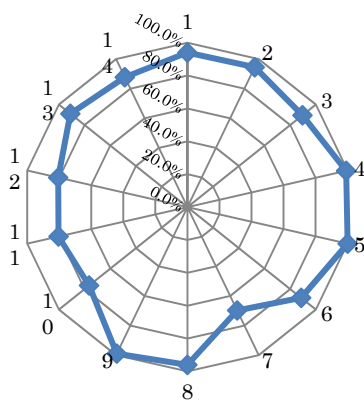
平成23年度 自動車分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



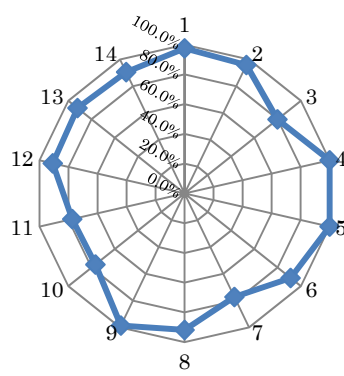
平成24年度 自動車分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

- ・ 全体的に制度に係る各種取組みは大きく改善されつつあり、従来やや取組みが遅れている傾向にあった安全管理体制に関する PDCA サイクルの CA (Check、Act) に相当する取組みについても着実に改善されつつあります。
- ・ 他の分野と比較した場合にこの分野で目立つ傾向は、重大な事故等の対応ですが、平成 24 年度には大幅な改善が見られ、ほとんどの事業者において何らかの対応を執るようになってきていることが判ります。
- ・ 今後は、事故情報、ヒヤリ・ハット情報等の安全対策への活用状況とその内容について、引き続き着目する必要があります。

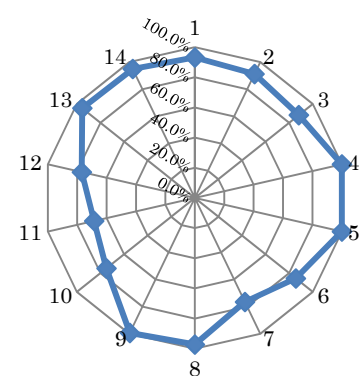
ウ 海運分野



平成22年度 海運分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



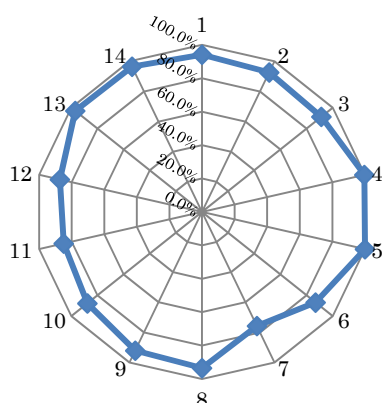
平成23年度 海運分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



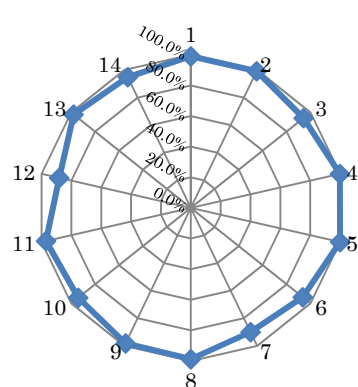
平成24年度 海運分野の
取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)

- ・全体的に制度に係る各種取組みの改善は進んできてはいるものの、安全管理体制に関する PDCA サイクルの CA (Check、Act) にあたる取組みに改善の余地がある傾向に変化はありません。
- ・この傾向は、この分野に属する事業者の事業規模や事業態様等にも大きく依存することが考えられるため、各事業者の実態に応じた適切な評価を通じて改善を促す必要があります。
- ・また、ヒヤリ・ハット情報の安全対策への活用についても改善の余地がありますが、こちらについても、各事業者の実態に応じた適切な評価を通じて改善を促す必要があります。

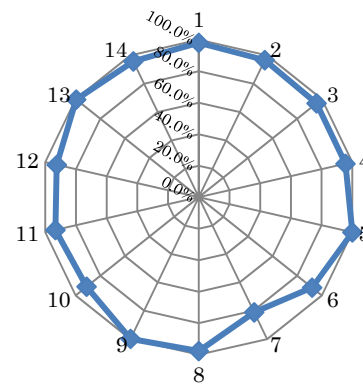
エ 航空分野



平成22年度 航空分野の
取組み充足率



平成23年度 航空分野の
取組み充足率

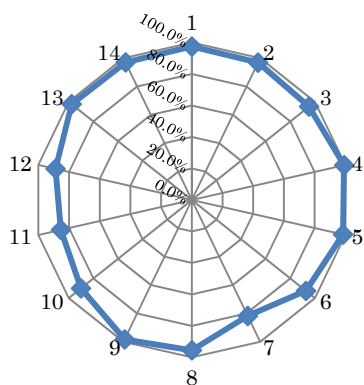


平成24年度 航空分野の
取組み充足率

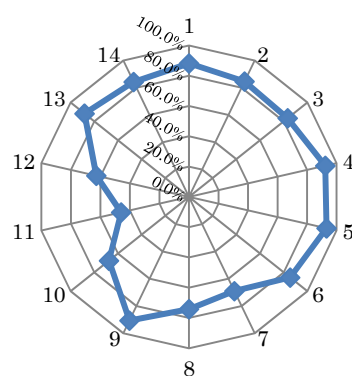
- ・制度導入以前から SMS (セイフティー・マネジメント・システム) の取組みが自主的に行われてきたこともあり、他分野に比べ、制度に係る各種取組みの水準が高い傾向にあります。
- ・制度開始以降、充足率が向上しているのは、運輸安全マネジメント制度に対する理解が進み、SMS との関連付けが事業者の中で適切になされつつあることの現れとみることができます。
- ・平成 24 年度にチャートが若干縮小する傾向が見られますが、これは、評価の対象が平成 23 年度よりすべての航空運送事業者に拡大され、平成 24 年度からそれまで評価対象ではなかった事業者の評価を開始したことが影響していると考えられ、今後はそうした事業者について、それぞれの実態に応じた適切な評価を通じて改善を促す必要があります。

③ 大手事業者とその他の事業者の取組みに関する特徴の相違

その他の事業者の平成24年度評価における取組み状況をレーダーチャートで比較したものを以下に示します。



平成24年度 全分野の取組み充足率
(運輸安全監理官室実施分)



平成24年度 全分野の取組み充足率
(地方運輸局等実施分)

制度に係る取組みについては、依然、大手事業者とその他の事業者の差が大きいことから、その他の事業者に対しては、更なる取組みを促す必要があります。

3. 3 今後の制度運用の方向性等について

(1) 運輸安全マネジメント制度に関わる最近の動き

① 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～

国土交通省は、制度が平成18年10月に導入されてから平成23年10月で5年が経過したこと等を踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、評価に係る今後の方向性を改めて示すものとして「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」を平成23年12月に策定しました。

その中で、安全管理体制確保に向けての今後の具体的な取組みの方向性について、

- ・ 中小事業者に対する啓発普及活動の強化
- ・ 大手・中堅事業者を中心とした安全管理の実効性の確保
 - － 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
 - － 各交通モードの担当局による安全監査等の取組みの強化の検討
- ・ マネジメント評価を行う人材の確保及び育成の強化

を掲げています。

資料を含めた全文は国土交通省ホームページに掲載していますので、ご覧ください。

http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000024.html

② 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

国土交通省は、平成 24 年 4 月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」における議論を踏まえ、平成 25 年 4 月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定しました。

この中で、

- ・新高速乗合バス（従来の高速ツアーバスを高速乗合バスに移行し、一本化した業態）について、貸切バス事業者に運行の管理の委託を行う場合に、受委託者一体となった安全管理体制を構築するために、運輸安全マネジメントの実施を義務付けること
- ・貸切バス事業者について、運輸安全マネジメント実施義務付け対象を中小事業者へ拡大し、すべての事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付けること

が、明記され、関連する省令改正等の措置がなされ、平成 25 年 10 月 1 日に施行されました。

③ 国土交通省重点政策 ～公共交通等の安全・安心の確保～

国土交通省が平成 25 年 8 月に取りまとめた「国土交通省重点政策」では、「公共交通等の安全・安心の確保」を「国民の安全・安心の確保のための施策」の一つとして位置付け、その主要施策として、一昨年 4 月の関越道高速ツアーバス事故等を踏まえた制度の充実強化等を具体的に掲げています。

(2) 今後の制度運用の方向性

- ・今後の運輸安全マネジメント制度の運用にあたって、国は、限られた行政資源を有効に活用し最大の政策効果を実現するメリハリのある評価の実施のため、本省と地方運輸局等の連携や評価を実施する職員の力量の向上等にさらに努める必要があります。
- ・また、事業者における取組みがさらに実効性あるものとなるよう、優良取組事例等の情報の発信や普及啓発に向けた取組み等をさらに進める必要があります。

4 運輸安全マネジメント評価を受けた事業者の皆様の声

(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、郵送で危機管理・運輸安全政策審議官あて回答を頂いています。

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に向け努めて参ります。

【アンケートの要領】

評価の実施状況等に関するアンケート20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」等の5段階から、被評価事業者が該当するものを選び回答するものです。（「7. 8 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）」を参照願います。）

【対象事業者】

平成24年10月から平成25年9月までの間に運輸安全調査官が評価を実施した事業者

【回収数】 55社

アンケート調査の結果概要は以下のとおりです。

なお、アンケート調査結果の詳細については、「6.8 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」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」、「やや理解できた」との肯定的な回答が約9割でした。

今後とも、事業者の皆様の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・適切に行うこととしています。

(2) 評価の負担について

① 評価日程については、「非常に適切」、「やや適切」との回答が約9割でした。

一方、「どちらともいえない」、「やや不適切」、「非常に不適切」との回答が1割程度あることから、被評価事業者の業務状況等を勘案し、極力、

事業者の皆様の負担にならないような日程で計画し、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」との回答が約7割でした。

一方、「やや多い」との回答が約3割ありました。

従来から運輸安全調査官が実施する評価の場合には、評価チームは3名を基本としていますが、事業形態や評価実施時間の関係、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、被評価事業者と事前に調整したうえ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います。

- 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、「やや大きい」との回答が約4割でした。

今後は、インタビュー内容の重点化を図る等、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

評価を行った運輸安全調査官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」、「概ね理解できた」との肯定的な回答が約9割でした。

今後とも、評価員の評価に係る力量の向上を図り、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) 制度導入後の変化等について

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」との回答が約9割でした。

また、本制度について、「非常に有効である」、「やや有効である」との回答が約9割でした。

更に、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」との回答が約9割でした。

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。

- ・ 経営管理部門と現場とのコミュニケーションが充実した。
- ・ 安全に関する意識が大きく向上した。
- ・ 全社員が統一した安全方針を基に業務を実施する体制になった。

- ・ 経営管理部門の現場巡視回数が増加し、現業部門から声を上げやすくなった。
 - ・ 安全だけでなく、様々な情報を共有することにより横の繋がりが密になった。
 - ・ 現場からのヒヤリ・ハット報告が以前に比べ提出されることが多くなった。
 - ・ 不具合報告制度が定着してきて、事例及び対策の共有が進んでいる。
 - ・ 内部監査を実施することにより、取組みの振り返りが定着した。
 - ・ 内部監査により、各部門の良い取組みを見出すことで、安全意識の向上に繋がった。
 - ・ 短期だけではなく、中期的に安全管理体制の充実を図る視点を持つことができるようになった。
 - ・ 安全への取組みのツールが豊富になり、様々なアプローチが可能になった。
- 等

(5) 運輸安全セミナーの要望について

国土交通省では、運輸安全マネジメントに関してセミナー（ガイドラインセミナー、内部監査セミナー、リスク管理セミナー）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」との回答が約9割でした。

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。

- ・ 内部監査員のスキルアップに繋がるセミナー
- ・ 事故、ヒヤリ・ハット情報などを用いたリスク管理の具体的な手法等に関するセミナー
- ・ ヒヤリ・ハット情報の分析・活用に関するセミナー
- ・ ヒューマンエラーやヒューマンファクターのセミナー
- ・ 他業種の安全に対する取組みを参考にできるようなセミナー
- ・ 指導教育内容及び方法に関するセミナー
- ・ 安全担当教官育成のためのセミナー

等

今後とも、事業者の皆様の要望等を踏まえ、継続的に運輸安全セミナーを開催する等、事業者の皆様の安全に関する取組みの支援活動を積極的に展開していくこととしています。

5 運輸の安全確保に関する政策ビジョンを受けた取組み

運輸安全マネジメント制度が平成 18 年 10 月に導入されてから平成 23 年 10 月で 5 年が経過し、平成 22 年度に行った政策レビューを踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、本制度に係る今後の方向性を改めて示すものとして「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」が平成 23 年 12 月に策定されました。本ビジョンでは、運輸の安全管理体制の確保について、現状及び基本的考え方を整理した上で、今後の具体的な取組みの方向性を示しています。

上記ビジョンの実現のため、運輸安全監理官室においては、以下の取組みを実施しています。

(1) 中小事業者に対する運輸安全マネジメント制度の一層の普及

中小事業者に対する運輸安全マネジメント制度の一層の普及・啓発を念頭に、早期に 1 回目の評価を完了するとともに、2 回目以降の評価に当たっては、事業者が構築した安全管理のための仕組みについて、いかに P D C A サイクルを機能させ、運用しているか、特に、C A (Check、Act) の取組みをいかに実施しているかを重点的に確認することとしています。

また、本制度では、事業者自らが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が重要です。このため、今後も継続してコンセプト理解を促進するための各種セミナー等を実施するとともに、中小事業者のコンセプト教育について「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」の設置、「認定セミナー制度」の構築など、官民連携した取組みを推進していきます。

(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・中堅事業者においては、安全管理のための仕組みが概ね構築・運用されており、改善もなされています。このため、今後は、これまで構築・運用してきた仕組みについて、いかに P D C A サイクルを機能させ、改善・向上させているか等を重点的に確認し、事業者自らによる改善の取組み活動を一層促進するため、重点的かつきめ細かな助言活動を行うなど、評価の深度化を図っていくこととしています。

(3) 評価等を行う人材の確保及び育成

公正かつ適切な評価の実施のため、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、新規の教育・訓練の導入を図るとともに、評価を効果的に行うための参考事例等の情報の収集・共有の促進等、評価員の力量の充実・強化を引き続き図っていきます。

(4) 運輸安全マネジメント評価の一層効果的な推進

運輸安全マネジメント評価は、安全規制の事後監査とともに、運輸の安全確保のための車の両輪として、今後も引き続き強力で推進する必要があり、各交通モード担当者が連携して、中小事業者に対する普及・啓発や大手事業者における安全管理の実効性確保、効果的な評価を行うための要員の育成などを進めていくことが必要です。

このため、地方運輸局、神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局に、本省が行う評価と同様にモード横断的に連携して評価を推進するための「運輸安全推進室」を平成 24 年 7 月以降、設置するとともに、本省関係部局間の連携強化など体制のさらなる強化を図っています。

また、必要に応じて「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」や「運輸安全マネジメント評価実施要領」等についても見直しを行っていきます。

さらに ISO39001 については認証の取得状況などの動向を把握し、国の安全確保施策との連携・連行の在り方を検討することとしています。

6 参考資料

6. 1 運輸安全マネジメント評価の実施に係る基本方針(※)の策定について

国土交通省では、平成 18 年 8 月に基本方針を策定し、運輸安全マネジメント制度の周知、啓発等に重点を置いて運輸安全マネジメント評価を実施してきたところですが、制度導入から 3 年余りが経過し、運輸事業者の安全管理に対する取組みの進捗状況等を踏まえ、運輸審議会の諮問、答申を経て、平成 22 年 3 月 2 日に新たな基本方針を下記の通り定めました。

※正式名は「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」

1. 実施に係る基本的な考え方

(1) 「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）」により、運輸事業者において、絶えず輸送の安全性の向上に向けた取組みを求めるとともに、安全最優先の方針の下、経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、運輸事業者に対して、安全管理規程の作成等が義務付けられた。

本方針は、この安全管理規程の記載事項のうち、その基本となる「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」の実施状況を確認するために行う報告徴収又は立入検査（以下この方針において「運輸安全マネジメント評価」という。）の実施に係る基本的な方針である。

(2) 法施行後、これまで安全管理規程に係る制度（以下「運輸安全マネジメント制度」という。）の周知、啓発等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理規程に関する基本的な理解及び実際の実施状況の確認、安全管理規程の更なる改善等に向けた助言を中心に実施してきた。

その結果、運輸事業者においても、運輸安全マネジメント制度に対する理解も進んできており、基本的な安全管理のための組織体制や関連規程類の整備等の枠組みについては、概ね構築していることが判明している。

一方で、その取組み内容については、十分でない部分や事業者間・モード間で差があることも判明している。

(3) 上記を踏まえ、今後、当面は、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象

として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を中心に実施する。

2. 実施方針

(1) 運輸安全マネジメント評価における重点確認事項

今後、当面は、安全管理規程のうち「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」となる「基本的な方針に関する事項」「関係法令等の遵守に関する事項」及び「取組に関する事項」（以下「安全方針等」という。）に関し、以下の点について重点的に確認を行い、必要に応じ、安全方針等に関し、更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行う。

- ① 自ら作成した安全方針等に従った安全管理体制の運用が計画的になされ、それら運用状況を自ら定期的に確認し、その確認の結果を踏まえ、安全管理体制の見直し及び継続的改善がなされているか。
- ② 経営の責任者を含む経営管理部門における安全方針等に関する理解及び関与の度合いは十分か。
- ③ 過去に行政処分又は行政指導を受けている運輸事業者について当該行政処分等を踏まえた安全方針等の作成及び実施は行われているか。

(2) 運輸安全マネジメント評価の実施の方法について

- ① 関係法令及び本方針に基づき運輸安全マネジメント評価を行う。
- ② 実施に当たっては、保安監査実施部局と連携するとともに、大臣官房運輸安全監理官において、予め、本方針に沿って作成された運輸安全マネジメント評価実施要領に基づいて実施する。
- ③ 経営の責任者、安全統括管理者等の経営幹部への面談調査と経営管理部門が管理する安全管理に係る書類の確認を中心に実施し、別添の「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」等に基づき、運輸事業者に対し、必要に応じ、きめ細かな助言を行う。
- ④ 保安監査実施部局との相互の情報交換等による保安監査との連携を通じ、当該運輸事業者の安全への取組みについて、総合的な把握及び分析に努める。

(3) 運輸安全マネジメント評価の実施方法等の見直し及び改善について

- ① 運輸安全マネジメント評価に関する内部監査、運輸安全マネジメント評価を実施する運輸安全調査官に対する技量評価、評価方法の検証、運輸安全マネジメント評価実施事業者に対するアンケート調査等に基づき、その実施方法等について、継続的な見直し及び改善を行う。
- ② 運輸審議会に上記①の実施方法に係る見直し及び改善の状況を報告する。
- ③ 上記①②を踏まえ、運輸安全マネジメント評価の実施方法の改善及び運輸安全調査

官の資質向上等、運輸安全マネジメント制度の更なる充実強化に努める。

(4) 運輸安全マネジメント評価の結果の取り扱いについて

- ① 運輸安全マネジメント評価の所見については、当該運輸事業者に対してきめ細かな説明を行い、必要に応じ、適切な措置を講じる。
- ② 運輸安全マネジメント評価の結果の公表については、運輸事業者の安全に関する意識向上を促すものである一方で、その結果に事業者の経営に関する機密も含まれること等を勘案しつつ、運輸安全マネジメント評価の結果の概要を取りまとめ、運輸審議会に定期的に報告し、また、ホームページ等で公表する。

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施計画

上記(1)から(4)に従い、鉄道分野、航空分野、自動車分野及び海運分野の合計で、年間120から150事業者程度を目安として、計画的かつ効率的に実施する。

3. その他

- (1) 本方針は、平成22年4月1日より適用する。
- (2) 本方針は、国土交通大臣が行う運輸安全マネジメント評価について適用する。
- (3) 再発防止等の観点から緊急に対応が必要と認められる事態が発生した場合においては、適時適切に運輸安全マネジメント評価を実施する。



6. 2 運輸安全マネジメント制度の歩み

年月日	主な出来事
	平成17年にヒューマンエラーが原因と見られる事故が多発 JR西日本福知山線列車脱線事故（死者107名・負傷者562名）等
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入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入検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会答申、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	公共交通等の安全に関するシンポジウム開催（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～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 2 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H19. 10. 23 H20. 3. 5	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 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～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 3 回目の運輸安全マネジメント評価開始
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
H20. 12. 1	運輸事業の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H21. 3. 17	輸送の安全に係るリスク管理モデル構築検討会最終会議開催（周知資料「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード）」案とりまとめ）
H21. 6. 2	運輸審議会運輸安全確保部会にて小規模事業者ガイドライン「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」案及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」案に対する意見聴取
H21. 6. 17	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード）」公表
H21. 6. 18	「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」公表

H21. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 4 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H21. 11. 13	公表資料「運輸安全マネジメント制度 3 周年を迎えて」公表
H21. 11. 26	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2009 開催（東京）
H21. 12. 1	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の改正案を運輸審議会に諮問
H22. 3. 2	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の改正案を運輸審議会答申、同方針策定 「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」公表
H22. 4. 1～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による「運輸安全取組事例」の紹介サイトの本格運用を開始
H22. 4. 9	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方 ～事故の再発防止・予防に向けて～（海運モード編）」公表
H22. 12. 1	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2010 開催（東京）
H22. 12. 20	公表資料「運輸安全マネジメント制度の現況について」公表
H23. 1～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 5 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H23. 3. 31	政策レビュー評価書「運輸安全マネジメント評価」公表
H23. 5. 9	運輸安全マネジメント制度解説ビデオを公開
H23. 11. 28	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2011 開催（東京）
H23. 12. 12	「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」公表

H23. 12. 22	公表資料「運輸安全マネジメント制度の現況について」公表
H24. 4～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 6 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H24. 5. 17	運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会の設立
H24. 7. 18	地方運輸局等に「運輸安全防災・危機管理業務推進本部」及び「運輸安全推進室」を設置
H24. 11. 28	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2012 開催（東京）
H25. 4～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 7 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H25. 7. 22	第 2 回運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会開催
H25. 9～	貸切バス事業者を対象とした運輸安全マネジメント説明会（全国 70 箇所）開始
H25. 10～	民間機関等が実施した運輸安全マネジメントセミナー、講習会の認定開始
H25. 10. 1	運輸安全マネジメント実施義務付け対象を全貸切バス事業者等に拡大
H25. 11. 19	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2013 開催（東京）

6. 3 運輸安全マネジメント評価の対象事業者数と実施回数

平成24年4月時点の運輸安全マネジメント評価の対象事業者数は5,456事業者であり、平成18年10月から平成25年9月までの間に実施した評価の回数は5,836回となっています。

○ 評価対象事業者数（平成25年4月1日時点 5,456社）

		鉄道	自動車	海運	航空	計
本省		32	43	35	67	177
地方局	北海道	91	10	169	—	270
	東北	126	15	246	—	387
	北陸信越	152	13	204	—	369
	関東	91	96	678	—	865
	中部	72	36	291	—	399
	近畿	70	34	251	—	355
	神戸	—	—	190	—	190
	中国	50	18	356	—	424
	四国	17	8	366	—	391
	九州	34	28	1,316	—	1,378
	沖縄	1	4	246	—	251
小計		704	262	4,313	—	5,279
合計		736	305	4,348	67	5,456

○ 評価実施回数（平成18年10月～平成25年9月末 計5,836回実施）

		鉄道	自動車	海運	航空	計
本省		248	234	169	120	771
地方局	北海道	95	23	149	—	267
	東北	106	49	170	—	325
	北陸信越	143	24	163	—	330
	関東	105	145	629	—	879
	中部	88	86	261	—	435
	近畿	80	77	259	—	416
	神戸	—	—	202	—	202
	中国	61	28	364	—	453
	四国	30	18	341	—	389
	九州	43	39	1,079	—	1,161
	沖縄	1	6	201	—	208
小計		752	495	3,818	—	5,065
合計		1,000	729	3,987	120	5,836

6. 4 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧

平成 24 年 10 月から平成 25 年 9 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下表のとおりです。

モード		事業者名
鉄 道	鉄 軌 道	札幌市交通局、北海道旅客鉄道、阿武隈急行、八戸臨海鉄道、京王電鉄、東京都交通局、東日本旅客鉄道、日本貨物鉄道、江ノ島電鉄、横浜新都市交通、山万、新京成電鉄、舞浜リゾートライン、西武鉄道、わたらせ渓谷鉄道、野岩鉄道、愛知環状鉄道、東海旅客鉄道、伊豆箱根鉄道、遠州鉄道、静岡鉄道、大井川鐵道、明知鉄道、伊賀鉄道、京阪電気鉄道、近畿日本鉄道、阪急電鉄、阪堺電気軌道、新関西国際空港、西日本旅客鉄道、北神急行電鉄、北大阪急行電鉄、京都市交通局、神戸市交通局、能勢電鉄、六甲摩耶鉄道、神戸市都市整備公社、スカイレールサービス、高松琴平電気鉄道、四国旅客鉄道、九州旅客鉄道、西日本鉄道、島原鉄道
	索 道	サロベツカントリークラブ、マックアースリゾート北海道、羽幌町、猿払村、空知リゾートシティ、小平町、道北環境整備協同組合、北海道名販、名寄振興公社、やくらいガーデン、マックアースリゾート福島、喜多方ふるさと振興、南洋ビルサービス、磐梯リゾート開発、檜枝岐村、岩手ホテルアンドリゾート、おぐに白い森、プラネットワーク、月山畜産振興公社、新庄市施設振興公社、天童市、東北警備保障、飯豊町、キューピットバレイ、わかぶな高原、のりくら総合リゾートサービス、奥志賀高原リゾート、奥木曾グリーンリゾート、上田リゾート観光、南志賀開発、白馬フォーティセブン、八方尾根開発、野沢温泉、公園財団、箱根ロープウェイ、鬼怒高原開発、日光交通、昇仙峡ロープウェイ、アルペン、伊豆箱根鉄道、デイリー郡上開発、ねっとかわい、めいほう高原開発、六ノ里、ユースランド、千早赤阪村、エヌ・エス・ビー、若杉高原開発企業組合、神戸市都市整備公社、能勢電鉄、エス・ティ・ユー、広島リゾート、エムケイ開発、さんべ観光、剣山観光登山リフト、津峯神社、ソルファオダ、松浦鉄道、五ヶ瀬町、速日の峰振興事業団
自 動 車	バ ス	北海道中央バス、ミヤコーバス、ジェイアールバス東北、新常磐交通、福島交通、山交バス、新潟交通観光バス、北鉄金沢バス、京浜急行バス、国際興業、東急バス、東京空港交通、東京都交通局、神奈川中央交通、関東鉄道、名古屋市、名阪近鉄バス、名鉄バス、名鉄観光バス、しずてつジャストライン、伊豆箱根バス、遠州鉄道、岐阜乗合自動車、三重交通、中日臨海バス、近鉄バス、日本交通（大阪）、京都市交通局、神戸市交通局、奈良交通、伊予鉄道、西日本鉄道、九州産交バス

タクシ	<p>共同交通、アルピコタクシー、グリーンキャブ、日本交通（東京）、神奈中ハイヤー、名鉄交通、近江タクシー、日本タクシー、日本交通（大阪）、未来都、エムケイ、宮交タクシー</p>
トラック	<p>札幌自動車運輸、カメイ物流サービス、サンライズ産業、盛運輸、トナミ運輸信越、新潟運輸、甲信越福山通運、信州名鉄運輸、アトム運輸、TS ネットワーク、アシスト、カトーレック、シグマロジスティクス、ヒューテックノオリン、ベストランス、ヤマトボックスチャーター、ロジカル、花王ロジスティクス、日本図書輸送、日本通運、日本郵便、柳田運輸、上野輸送、フェデラルエクスプレスジャパン、SBS ゼンツウ、イトー急行、カリツー、高末急送、大宝運輸、勅使川原産業、名阪急配、名鉄急配、近物レックス、東海西濃運輸、アートコーポレーション、アートバンライン、鴻池運輸、山陽自動車運送、佐川急便、上組、シモハナ物流、三豊運送、博運社、幸運トラック、沖縄ヤマト運輸</p>
海客船運	<p>ヒットカラーテン、共栄運輸、積丹観光振興公社、道東観光開発、北日本海運、万代観光、ロト・ヴィーナス、生活情報館、宝栄建設、つるや、中田浜マリーナ、磐梯マリーン、福島汽船、マリンライクアドルフィン、栄マリン、細川産業、十和田湖モーターボート、青森マリーナ、南郷観光協会、秋田悠久ライン、栗島汽船、奥只見観光、富山県、富山湾マリン、ダイトーコーポレーション、プリンスホテル、ポートサービス、ロイヤルウイング、京浜フェリーボート、相模運輸倉庫、箱根観光船、オリエンタルランド、瀬沼ヨットハーバー、知多港運、名鉄海上観光船、マリコム東海、伊藤商事、戸田運送船、淡島ホテル、浜名プラスチック、富士急マリンリゾート、新栄丸、大阪水上バス、名門大洋フェリー、NPO 法人伏見観光協会、丹後海陸交通、丹友商事、ジャンボフェリー、ジョイポート南淡路、マリーナジャパン、沼島汽船、淡路ジェノバライン、富士通船、坊勢汽船、あみ定、シティビルサービス、琵琶湖汽船、串本海中公園センター、南海フェリー、JR 西日本宮島フェリー、シーゲートコーポレーション、しまなみビスタクルーズ、ツネイシ境ガ浜リゾート、ほうらい汽船、魚とら、契島運輸、三原海陸運輸、三光汽船、須波航路サービス、瀬戸内海汽船、大崎上島町、尾道市、隠岐汽船、知夫村、瀬戸内観光汽船、日東タグ、両備フェリー、チャレンジ、岩国柱島海運、魚連石油、熊南総合事務組合、周防大島松山フェリー、周防大島町、周防灘フェリー、大津島巡航、平郡航路、雌雄島海運、小豆島急行フェリー、曾根産業、出羽島連絡事業、福村漁業協同組合、せと観光ボート、協和汽船、今治市、今治大島フェリーボート、住鋳物流、松山市、上島町、中島汽船、津島渡船、宿毛市、恒見海運、阪九フェリー、新宮町、環境技建、宮崎不動産、遣唐使船レース推進協議会、USA ポートサービス、壱岐市、下田海事興業、興栄通運、九商フェリー、高島海上交通、黒瀬建設、崎戸商船、瀬川汽船、西海沿岸商船、西海市、西田商事、中里造船所、島原鉄道、東興産業、</p>

<p>旅客船</p>	<p>洞海マリンシステム、福丸建設、熊本フェリー、佐伯市、海洋レジャー企画、 JX 日鉱日石マリンサービス、マリックスライン、獅子島汽船、鹿児島市船舶局、種子屋久高速船、 十島村、垂水フェリー、瀬戸内町、プナカ宮古観光、マリン観光開発、久米商船、大東海運、 その他個人事業者（旅客）62 者</p>
<p>貨物船</p>	<p>函館ポートサービス、北海道海運、エム・イー海運、コスモ海運、スミセ海運、 トーホートランスポート、旭タンカー、横浜油槽船、三光海運、三菱化学物流、三洋海運、 三榮尚會、山九、室町海運、小野回漕店、昭和日タン、千代田開発、浪速タンカー、永和海運、 錦海運建設、大成海運、日藤海運、味の素物流、ビット、東港海運、日鉄住金物流君津、菱鋼運輸、 三国屋建設、藤光海運、青木建設、鳳生汽船、鈴与海運、高砂海運、盛徳海運建設、タイヨウ汽船、 興国海運、月星海運、大阪旭海運、大廣海運、田渕海運、不二海運、O・M 物流、 サンキュウ・リマテック、プリンス海運、井本商運、丸辰商会、宮玉海運、五光海運、荒木商店、 高洋海運建設、新栄汽船、神鋼物流、摂津海運、前田海運、多木商事、日の本海運、 エンジニアリングヒロ、シーゲートコーポレーション、マツダロジスティクス、芸州海運、 御前崎海運、山上汽船、神原ロジスティクス、親力海運、正昇海運、岩国海運、伸栄運輸商事、 伸興海運、東ソー物流、富士海運、三田海運、大同産業、明港汽船、住鉱物流、新居浜海運、 青野海運、日本ガスライン、協立海運、栄和海運、新友海運、対州海運、門司内航海運協業組合、 和田海運、丸道興産、宮川海運、五島汽船協業組合、田中海運、藤進、有明商事、豊予汽船、 八興運輸、EKIZEN、鹿児島荷役海陸運輸、東邦鉱業、その他個人事業者（貨物）4 者</p>
<p>航空</p>	<p>北海道エアシステム、AIRDO、ANA ウイングス、アカギヘリコプター、エアージャパン、 スカイマーク、全日本空輸、東邦航空、日本航空、エアアジア・ジャパン、エクセル航空、 新中央航空、フジドリームエアラインズ、Peach Aviation、第一航空、スターフライヤー、 天草エアライン、新日本航空</p>

6. 5 運輸安全情報の提供に関する取組み

国土交通省では、運輸安全マネジメント評価等を通じて知り得た運輸安全情報の中で、事業者における安全性が向上した事例、取組みに苦慮された事例等を国土交通省ホームページの専用情報サイトで公表しています。

国土交通省ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/List.html>

又は、国土交通省ホームページの『運輸安全政策』から右の運輸安全取組事例バナーをクリックし、ご覧下さい。



ガイドラインの項目、モード、事業者の規模別に検索可能

事例をクリック

業種	海運（貨物）						
取組分野	教育・訓練						
テーマ	運航船舶に対する乗船研修・安全教育・レーダー講習						
取組の狙い	<ul style="list-style-type: none"> 1. 安全運航は、乗組員の手による。乗組員の安全運航に対する意識を高めることにより、対策強化すべき課題を把握することが必要 						
具体的内容	<p>日鐵物流株式会社は、運航船舶に対する乗船研修と陸上指導の組み合わせを通じて、事故の発生率を明示的に減少（減少率21.1%）させている。</p> <p>1. 乗船研修 平成21年4月より、船員指導の専門会社（船舶安全サービス株式会社）に委託して、同社の専門員を運航船舶に一艘毎（1～2日間）派遣させ、乗船研修員に対して高度な専門知識を伝達して研修と指導を行い、さらに、指導について改善を促して日鐵物流安全担当部署に報告させている。</p> <p>2. 陸上指導 また、平成21年4月より、同専門会社に委託して、船舶の入港時点において船員への船員安全教育講習を実施し、さらに、平成22年12月より、同専門会社により、運航中の乗組員を対象に開航前夜のレーダーを活用したレーダー講習会を実施させている。</p>						
取組の効果	<p>【定量的】事故発生率の低減率は21.1%（対象船舶数110隻）</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>事故・軽微事故の頻度</td> </tr> <tr> <td>乗船研修等の実施前</td> <td>0.197件/隻年</td> </tr> <tr> <td>乗船研修等の実施後</td> <td>0.155件/隻年</td> </tr> </table> <p>【定性的】船員の安全に対する意識が徐々に向上していることが判明している。</p>		事故・軽微事故の頻度	乗船研修等の実施前	0.197件/隻年	乗船研修等の実施後	0.155件/隻年
	事故・軽微事故の頻度						
乗船研修等の実施前	0.197件/隻年						
乗船研修等の実施後	0.155件/隻年						

更なる運輸安全取組事例の情報発信の充実を図るため、当該取組事例に関する運用を拡大し、平成22年6月から運輸事業者からの取組事例のご投稿を常時受け付けることとしています。

ホームページの投稿用様式に所要の事項を記入の後、ご提供頂いた取組事例は、当室にて内容を確認した上で、国土交通省ホームページの専用情報サイトで公表します。

運輸安全取組事例投稿先

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

企画第3係あて、又は、評価担当運輸安全調査官あて

T e l : 03-5253-8111 (内線 22054)

Mail : g_MST_UAK@mlit.go.jp

6. 6 運輸安全取組事例集

事業者の皆様のご協力により収集した、他の事業者の方にも参考となる輸送の安全性の向上に向けた取組事例の一部を以下のとおり紹介します。


なお、国土交通省ホームページでは、この他の取組事例も掲載していますのでご覧ください。

(<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/List.html>)

事業者における取組事例一覧（一部を抜粋）



項目	事業者名	取組概要	頁
安全重点施策	北海道エアシステム	内部監査を活用した安全重点施策の策定及び必要に応じた見直し	35
	JR 西日本宮島フェリー株式会社	経営管理部門が実施する添乗を活用して、安全重点施策の取組状況及び関連法令の順守状況の把握を行う仕組みを構築し運用すること	36
事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	四国旅客鉄道	設備構造による踏切障害事故防止対策	38
		踏切事故防止（安全啓発テレビCMの放映）	39
	朝日航洋	現場から発生情報が報告される文化の育成とその活用	40
重大な事故等への対応	西武鉄道	一般見学者の参加による、より実践的な訓練への取組	42
教育・訓練	第一貨物	乗務員に対する1ヶ月教育サイクルの実施	43
	国際興業大阪	後退事故削減への取組（バックセンサーの特性を理解させる教育）	44
	阪神電気鉄道	運転シミュレータによる軌道内作業員への運転体験教育	46
内部監査	JFE 物流	円滑な内部監査を実施するための環境整備の取組	48

業 種	航空
取組分野	(3) 安全重点施策、(11) 内部監査
テ ー マ	内部監査を活用した安全重点施策の策定及び必要に応じた見直し
取組の狙い	1. 社員一人一人が当事者意識を持った安全意識の醸成 2. 従来の内部監査形骸化への対応
具体的内容	<p>株式会社北海道エアシステムは、「自部門の課題は、実態に最も詳しい自部門自身が認識している」という考えのもと、内部監査員が自部門の実態・取組みを振り返ってまず自らが課題を総括して方針案や目標案を策定し、安全推進部からのコメントも踏まえて決定している。</p> <p>また、部門別の安全目標と安全目標達成のための施策及び管理指標を設け、以下の取組を実施している。</p> <p>① 四半期ごとに実施する会議体で安全目標の達成状況を把握 ② 半期ごとに実施する社内安全監査結果を分析・評価 ③ 安全目標達成のための施策が有効でないと判断した場合には、施策を変更する仕組みを構築</p>
取組の効果	<p>【定量的】 平成 24 年度から平成 25 年度にかけて、全 51 項目の安全目標のうち、有効と判断した 27 項目の安全目標を継続、有効でないと判断した 24 項目の安全目標を修正・新規策定し、見直し改善を図った。</p> <p>【定性的】 自部門の内部監査員が監査を通じて把握した課題に基づき、次年度の方針、目標が各職場の課題認識に裏付けられたものとなり、施策の取組みに納得感がある。</p>
今後の課題	<p>自部門の内部監査員が自部門の内部監査を行うことについて、以下を認識し、更なる取組手法の改善が必要であると考えている。</p> <p>イ. 内部監査の独立性・客観性を担保することが難しい（これを補うためには、安全運航維持に対する組織及び監査員としての自覚及び問題解決能力の維持が不可欠である）。</p> <p>ロ. 内部監査員が他部門の監査経験を積む機会が乏しいことから、優良事例を見出し、展開することが困難である。</p>
事業者名	株式会社 北海道エアシステム 安全推進部 (連絡先 011-769-0510)

業 種	海事（旅客）													
取組分野	（3）安全重点施策の取組み状況（9）関係法令等の遵守の確保													
テ ー マ	経営管理部門が実施する添乗を活用して、安全重点施策の取組状況及び関係法令の遵守状況の把握を行う仕組みを構築し運用すること													
取組の狙い	<p>1. 事故を防止するためには指差喚呼を確実に実施することが重要と考えており、添乗により実施状況を把握することを狙いとしている。</p> <p>2. 1級または2級海技士免状を保有する経営管理部門が実施することにより、より有効な添乗指導となること、また、乗務員のやらされ感を払拭することを狙いとしている。</p>													
具体的内容	<p>J R西日本宮島フェリー株式会社は、安全重点施策の中から以下の 3 項目を選定して各々に「取組目標」及び「具体的取組」を設定・実施している。</p> <p>達成状況は、全社員が毎月参加する安全・衛生・業務連絡会で確認・把握して、1年ごとに見直しを実施している。</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">取組目標</th> <th>具体的取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">船員全員が、明瞭に指差喚呼を実施</td> <td>後進確認の実施</td> </tr> <tr> <td>減速確認の実施</td> </tr> <tr> <td>出港時、ランプドア閉扉の確認</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">他社リスクアセスメントの水平展開と、潜在リスクに対する実効ある対策</td> <td>他社のリスクを毎週開催する運営会議で議論、検証して水平展開</td> </tr> <tr> <td>同一事象に対して潜在リスクを継続監視し、フィードバックによるリスクの認識度向上</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">実設訓練における技術力の維持向上</td> <td>訓練の自己評価、要望等のアンケート調査を実施</td> </tr> <tr> <td>自己評価により弱点を抽出し、次回訓練に反映</td> </tr> <tr> <td>仮設故障箇所設置による訓練を実施</td> </tr> </tbody> </table> <p>指差喚呼の実施状況については、月平均 60 回実施している添乗の機会を活用して「添乗チェック表」により関係法令の遵守状況と安全重点施策における取組状況の双方を確認している。</p> <p>また、添乗調査実施側である経営管理部門と添乗調査を受ける側である船員との信頼関係を維持するため、社内旅行やレクリエーション等を通じて親睦を深めている。</p>	取組目標	具体的取組	船員全員が、明瞭に指差喚呼を実施	後進確認の実施	減速確認の実施	出港時、ランプドア閉扉の確認	他社リスクアセスメントの水平展開と、潜在リスクに対する実効ある対策	他社のリスクを毎週開催する運営会議で議論、検証して水平展開	同一事象に対して潜在リスクを継続監視し、フィードバックによるリスクの認識度向上	実設訓練における技術力の維持向上	訓練の自己評価、要望等のアンケート調査を実施	自己評価により弱点を抽出し、次回訓練に反映	仮設故障箇所設置による訓練を実施
取組目標	具体的取組													
船員全員が、明瞭に指差喚呼を実施	後進確認の実施													
	減速確認の実施													
	出港時、ランプドア閉扉の確認													
他社リスクアセスメントの水平展開と、潜在リスクに対する実効ある対策	他社のリスクを毎週開催する運営会議で議論、検証して水平展開													
	同一事象に対して潜在リスクを継続監視し、フィードバックによるリスクの認識度向上													
実設訓練における技術力の維持向上	訓練の自己評価、要望等のアンケート調査を実施													
	自己評価により弱点を抽出し、次回訓練に反映													
	仮設故障箇所設置による訓練を実施													

取組の効果	<p>【定量的】 指差による確認は概ね 100%実施しているが、喚呼は明瞭に聞き取れる状態を目標としており、その実施度合いは 70%から 81%に向上してきている。</p> <p>【定性的】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 実施状況を会議等でプレビューしており、指差喚呼に対する意識向上が図られていると考えている。 2. 添乗を繰り返すことにより、乗組員とのコミュニケーションが活性化しており、また、気がかりな事象などを把握する手段としても活用できている。 <p>参考資料あり：添乗チェック表（一枚：H25 安全重点施策）</p>
事業者名	JR 西日本宮島フェリー株式会社 運航部

業 種	鉄道・軌道								
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用								
テ ー マ	設備構造による踏切障害事故防止対策								
取組の狙い	踏切の視認性向上による踏切障害事故の防止対策を講じるとともに対策全般の効果を検証する								
具体的内容	<p>四国旅客鉄道株式会社は、踏切横断する車両の多くが窓を閉めていることから、聴覚に訴える警報音に比較して、視覚に訴える警報灯の方が踏切を認識させる効果が高いと考え、踏切を認識させる効果が向上するよう視界に入る警報灯の数の増加や全方向警報灯の導入に取り組んでいる。</p>  <p>踏切の視認性向上対策（平成 15 年度より）、支障報知装置等の設置</p>								
取組の効果	<p>平成 15 年度～20 年度にかけて警報灯の全方向化対策を実施した 166 箇所の踏切について、施工前後の「しゃ断桿」折損件数を比較して効果を検証したところ、しゃ断桿の折損件数は 1 踏切当たり年平均 1.2 件から 0.4 件となり、0.8 件の減少効果が出ている。</p> <p>また、踏切障害事故件数（年度平均）も下表の通り漸減傾向にあることから、徐々にではあるが、これまでの踏切障害事故防止対策の効果が表れてきている。</p> <table border="1" data-bbox="450 1630 1337 1809"> <thead> <tr> <th>期 間</th> <th>踏切障害事故件数（年度平均）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 6～13 年度</td> <td>28 件</td> </tr> <tr> <td>平成 14～19 年度</td> <td>22 件</td> </tr> <tr> <td>平成 20～23 年度</td> <td>14 件</td> </tr> </tbody> </table>	期 間	踏切障害事故件数（年度平均）	平成 6～13 年度	28 件	平成 14～19 年度	22 件	平成 20～23 年度	14 件
期 間	踏切障害事故件数（年度平均）								
平成 6～13 年度	28 件								
平成 14～19 年度	22 件								
平成 20～23 年度	14 件								
事業者名	四国旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 安全推進室 (連絡先 087-825-1666)								

業 種	鉄道・軌道
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テ ー マ	踏切事故防止（安全啓発テレビCMの放映）
取組の狙い	踏切通行者の安全意識及び理解度の向上を図り、踏切事故防止を図る。
具体的内容	<p>四国旅客鉄道株式会社は、車による踏切事故を防止するため、<u>幅広いターゲットに対して速やかに認知してもらうことが可能なテレビCM</u>を通じ、踏切通行時のルール及び車が踏切内に閉じ込められた場合の対処方法を伝えている。</p> <p>I 「脱出編」 踏切通行者の理解と認識を深めるため、「踏切では、必ず一旦止まって左右の安全を確認してから通行する」ことを伝えている。また、立ち往生時の対処方法として、「渋滞等により車が踏切内に閉じ込められた場合は、慌てずに車でポールを斜めに押し上げて脱出する」ことを伝えている。</p> <p>II 「列車防護編」 「脱出編」と同様に、踏切通行者の理解と認識を深めるため、踏切通行時のルールを伝えている。また、立ち往生時の対処方法として、「落輪・故障等で車が動かさなくなり、踏切内に閉じ込められた場合は、踏切非常ボタンを押すか、車に備え付けの発煙筒を使い、列車に合図する」ことを伝えている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>CM「脱出編」15秒版</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>「列車防護編」15秒版</p> </div> </div>
取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切障害事故防止キャンペーン期間（平成23年11月1日～10日）にCMを放映したところ、放映以降、CMを放映した地区では、立ち往生や落輪による踏切事故が減少した（放映後の約半年間は0件）。 ・踏切内で立ち往生した場合の対処方法を浸透させるため、今後もテレビCMによる啓発活動を継続的に実施する。
事業者名	<ul style="list-style-type: none"> ・四国旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 安全推進室 （連絡先 087-825-1666） ・CM（STOP！踏切事故） http://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/safety/fumikiri/index.htm

本事例は、鉄道事業者の取組として掲載しましたが、「踏切事故を防止するためには、踏切通行者の協力が欠かせない」ことを踏まえ、自動車運送事業者にも共通するテーマと考えます。

なお、事業者のメッセージを他へ伝える手段は、CMではありません（JR四国は、CMを自社HPで公開している他、国土交通省では、運輸安全マネジメント制度を解説したビデオをYouTubeで公開しています）。

業種	航空																						
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用																						
テーマ	現場から発生情報が報告される文化の育成とその活用																						
取組の狙い	<p>1. 各部署から安全担当部署に「報告させる文化」を根付かせること。</p> <p>2. 発生情報の直接要因及び間接要因を把握することにより、予防的な安全措置を講じるための課題を抽出すること。</p>																						
具体的内容	<p>朝日航洋株式会社は、過去3ヵ年度におけるHF（ヒューマンファクター）が関与している発生情報件数（179件）の内、根本原因についての要因分析を行った発生情報（90件）の要因別分類を円グラフ化することにより、以下の課題を把握している（円グラフ参照）。</p> <p>1. 要因分析率の向上 発生情報における直接的な原因を一定程度特定できるが、根本原因である要因の分析に至っていない発生情報が50%（45件）あり、要因分析率の向上が望まれる。</p> <p>2. OJTを含めた教育の必要性 要因分析を実施した発生情報における要因のうち、「間違いやすい状況・設計・環境」、「見通しの甘さ・予見不足」及び「経験不足」の3種類で全体の63%を占めており、OJTを含めた教育の必要性が高いと考えられる。</p> <p style="text-align: center;">根本原因についての要因分析が行われた発生情報（90件）の要因別分類グラフ (2009年度～2011年度のヒューマンファクターが関与している発生情報件数は179件)</p> <table border="1"> <caption>根本原因についての要因分析が行われた発生情報（90件）の要因別分類</caption> <thead> <tr> <th>要因</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>間違いやすい状況・設計・環境</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>見通しの甘さ・予見不足</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>経験不足</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>基本知識不足</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>ノウハウの不足</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>設計・設備・運用の不備</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>確認不足</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>技量不足</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>作業者コミュニケーション不足</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>間違った知識</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>「間違いやすい状況・設計・環境」「見通しの甘さ等」「経験不足」が上位を占めており、OJTを含めた教育の必要性が高い</p>	要因	割合	間違いやすい状況・設計・環境	26%	見通しの甘さ・予見不足	22%	経験不足	15%	基本知識不足	9%	ノウハウの不足	9%	設計・設備・運用の不備	7%	確認不足	7%	技量不足	2%	作業者コミュニケーション不足	2%	間違った知識	1%
要因	割合																						
間違いやすい状況・設計・環境	26%																						
見通しの甘さ・予見不足	22%																						
経験不足	15%																						
基本知識不足	9%																						
ノウハウの不足	9%																						
設計・設備・運用の不備	7%																						
確認不足	7%																						
技量不足	2%																						
作業者コミュニケーション不足	2%																						
間違った知識	1%																						
取組の効果	<p>【定量的】 「報告させる文化」の取組みは1970年代から実施されており、累計で3345件の発生情報が蓄積されている。</p>																						


	<p>【定性的】「発生情報」データベースは、以下のように活用されている</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 第一報の報告ツール ② 発行から完結（経緯・処置・再発防止策）までの見える化 ③ 再発防止策の周知・情報展開 ④ 職場安全会議への議題提供
事業者名	<p>朝日航洋株式会社 航空事業本部 安全統括部 03-3522-0245</p>

業 種	鉄道・軌道
取組分野	重大な事故等への対応
テ ー マ	一般見学者の参加による、より実践的な訓練への取組み
取組の狙い	日頃行っている訓練を、当社線を利用されているお客さまに参加・見学していただくことにより、お客さまへ安全・安心を提供するとともに、社員の訓練に対する意識の向上を図る。
具体的内容	<p>西武鉄道では、年に1回、大規模な災害・事故を想定した「総合復旧訓練」を沿線の消防署と合同で実施している。2007年までは、社員関係者と報道関係者の見学のみだったが、2008年度は、一般の方から募集し、見学を行った。</p> <p>訓練後のアンケートで、「貴重な訓練を見学できて感謝している」「安心して乗車することができる」などの評価を受け、2010年度は、より実践的な訓練にするために、一般の方の見学に加え、乗客役として参加していただき、係員・消防隊員が行う避難誘導のご案内で非常はしごを使用して電車から降りていただく等避難誘導訓練を実施した。</p> <p>2011年度からは、東日本大震災を踏まえた訓練を実施し、見学する一般の方は、引き続き乗客役として参加している。</p>
	 <p style="text-align: center;">総合復旧訓練の様子</p>
取組の効果	○ 社員がお客さまに対してどう避難誘導すれば良いかなどを体験する良い機会となった。また、お客さまが見学・参加することで、社員の訓練に対するモチベーションが向上し、より実践的な訓練を行おうとする機運を高めることができた。
事業者名	西武鉄道株式会社 鉄道本部 安全推進部 安全推進課 (連絡先 04-2926-2140)

業 種	トラック
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	乗務員に対する 1 ヶ月教育サイクルの実施
取組の狙い	乗務員の教育サイクルを取り入れることにより、階層別の教育を充実させ、組織的な教育体制を構築することで最終的に乗務員に対する教育の充実・強化を図る。
具体的内容	<p>経営管理部門は以下の考え方に基づき本取組みを行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全運行は最終的に乗務員にかかっている ・乗務員に対する教育については日常的に実施されている一方、乗務員を教育する立場の運行管理者等に対する教育は定期的な教育（年に数回程度）となっていた。 <p>第一貨物株式会社では、事業所が一体となって安全推進に取り組むことが必要と考え、<u>乗務員だけでなく乗務員を教育する運行管理者・補助者も含めた教育を実施</u>するため、階層別に以下の 1 ヶ月教育サイクルを取り入れている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 月初めに、支店長が統括運行管理者に対して教育を実施 2. 月上旬に、統括運行管理者が運行管理者・補助者に対して教育を実施 3. 月中旬に、運行管理者・補助者が乗務員に対して教育を実施 4. 月下旬に、運行管理者・補助者が乗務員に対して理解度の検証を個人面談により実施 5. 上記 4. の検証結果、認識度合いの低い乗務員に対して再教育を実施 6. 上記実施状況は、安全管理部が「乗務員教育計画・実施結果」のフォーマットを作成し、各事業所に配付して実施状況を記載させ、巡回指導時等に確認・把握
取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理者等に対する教育を日常的に行うことによりレベルアップが図られ、最終的には乗務員教育に反映されるようになった。 ・経営トップの安全に対する考えが教育サイクルを通じて乗務員まで共有されるようになった。
事業者名	第一貨物株式会社 安全管理部 (連絡先：023-623-1427)

業 種	タクシー
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	後退事故削減への取組（バックセンサーの特性を理解させる教育）
取組の狙い	バックセンサーを導入したものの、当初は事故が削減しなかったことを踏まえ、社員が理解できていない点を検証した上で、バックセンサーの特性について理解を促す教育を実施することにより、後退事故の削減を図る。
具体的内容	<p>株式会社国際興業大阪は、平成21年度における後退事故が加害事故全体の39%と把握したため、平成22年度から経営トップ主導の下で以下の取組を行っている。</p> <p>【平成22年度の取組】</p> <p>後退事故を減少させるため、全車にバックセンサーを導入したが、事故が減少しなかったことから、営業社員のバックセンサーに対する理解度を検証したところ、下記2点について理解が不足していることを確認した。</p> <p>① バックセンサーが「0.0」と表示された場合、後方障害物との距離は、30cm未満であること</p> <p>② 30cmとは、アクセルを踏まなくても、1秒後には後方障害物に接触してしまうこと</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>後方障害物との距離が30cm未満になると、バックセンサーは「0.0」と表示される</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>バックセンサーが「0.0」と表示された時の距離は30cm未満</p> </div> </div> <p>そこで、全営業社員向けに安全運転勉強会を開催し、発砲スチロール製ブロックを壁に見立て、実車を用いてバックセンサーの反応を経験させる模擬体験を行うとともに、バックをする際は、アクセルではなくブレーキに足を乗せるように具体的な指導を行った。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

<p>具体的内容</p>	<p>【平成23年度の取組】 安全運転勉強会の対象者を事故惹起者のみにしたところ、再び後退事故が増加したため、安全運転勉強会を全営業社員に改めた。 さらに、毎朝の点呼において、全員で「<u>後退時はアクセル踏まずにバックする</u>」と唱和することにより、認識を新たにしている。</p>								
<p>取組の効果</p>	<p>【定量的な効果】 <u>平成22年度の後退事故件数は、平成21年度比の50%減</u></p> <table border="1" data-bbox="375 636 927 813"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>後退事故件数(指数)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成21年度</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>平成22年度</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>平成23年度</td> <td>56</td> </tr> </tbody> </table> <p>【定性的な効果】 バックセンサーを導入しても事故が減少しなかった原因を突き詰めた上で、下記取組を行ったことにより、後退事故が削減したと考えている。</p> <p>① 「発砲スチロール製ブロックを壁に見立てる」、「実車を用いる」といった模擬訓練を行ったことにより、実車指導を受けた者だけでなく、参加者全員がバックセンサーの特性を体感できたこと</p> <p>② バックをする際は、アクセルではなくブレーキに足を乗せるように具体的な指導を行い、さらに、平成23年度からは、毎朝の点呼において、全員で唱和していること</p>	年度	後退事故件数(指数)	平成21年度	100	平成22年度	50	平成23年度	56
年度	後退事故件数(指数)								
平成21年度	100								
平成22年度	50								
平成23年度	56								
<p>事業者名</p>	<p>株式会社国際興業大阪 総務部 (連絡先 06-6322-5101)</p>								

業 種	鉄道・軌道
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	運転シミュレータによる軌道内作業員への運転体験教育
取組の狙い	触車事故の防止の観点から、線路内立入り作業の多い保線及び電気施設保守の現業部門を対象に、運転士には作業員の待避状況がどのように映るのかを体験させることにより、意識の差を埋めること。
具体的内容	<p>・ 保線係員による軌道内作業時の列車待避不良事象は年間 1～2 件程度発生しており、場合によっては急停止措置など列車運行に影響する事象も発生していた。</p> <p>・ この事象に対し、同種の問題を懸念していた電気部門も加え、運輸部門との間で課題共有を図っていた。そのような中、日々の軌道内作業に従事している保線係員が、<u>「列車待避不良は、運転士と軌道内作業係員では待避行動を開始すべきと考える時機、すなわち双方が危険と感じるタイミングが異なるために発生するのではないか。」</u>という疑問を持ち、この意識の乖離を埋めるためには運転士目線で体感してみることが効果的であると考え、自ら運転シミュレータを導入した本教育の実施方を発案した。また、同じ課題を持つ電気部でも、保線課での導入後、本教育を取り入れた。</p> <p>・ 本教育では、机上での触車事故防止、特に運転士の前路注視に関する座学教育に加えて、乗務員教育に使用される運転シミュレータの異常時訓練メニューを活用し、運転士の視線から作業員の待避状況がどのように映っているのかを体験させた。これにより運転士の操業状況を理解させ、触車事故の防止に繋がった。</p> <p>・ 本教育導入に際し、最も苦勞した点は、<u>受講者が興味本位で運転シミュレータをさわるといふことにならないよう、教育の目的を明確に伝えること</u>であった。</p>
	
	運転シミュレータと運転体験教育の様子

取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・保線課は約 40 名、電気部は約 80 名が受講し、教育実施（平成 24 年 6 月）以降、列車遅延を伴う待避不良事象は発生していない（平成 25 年 11 月 22 日現在）。 ・受講者からは「運転士の目線で軌道内作業者がどう見えているのか分かりやすかった。」、「電車は急ブレーキが効かないということがよく分かった。待避は早期に行うことが原則であると改めて確認できた。」の反応があった。また、電気部が事後アンケートを実施したところ、ほぼ全員が有効な訓練であったと評価している。
事業者名	阪神電気鉄道株式会社 運輸部 （連絡先 06-6457-2224）

業 種	海運（貨物）
取組分野	内部監査
テ ー マ	円滑な内部監査を実施するための環境整備の取組み
取組の狙い	安全管理体制が有効に機能しているかどうかの確認に重点を置いた視点の内部監査を実現する
具体的内容	<p>経営トップを始めとする経営管理部門は、内部監査の重要性を理解し、内部監査チームが立案する重点監査項目について、有効性に着目した内容を認め、会議体への出席や事故原因の分析状況、重大事故対応訓練への立会等、<u>内部監査チームが自由に活動できるよう、被監査部署に対し協力を指示するなど必要な支援を実施</u>している。以下に具体的な監査の例を挙げる。</p> <p>○ 内部監査員は過去の監査結果を勘案し、「安全管理規程の遵守状況」に加えて「安全協議会の安全活動実態確認」を重点監査項目に掲げ、船舶安全会議に内部監査要員が同席し進行状況を監査 等</p>
取組の効果	<p>○ 内部監査チームは不適合事項の発見にとらわれず、安全マネジメント体制の更なる改善に結びつけることを目的とした視点で以下のような具体的な提言を意見するなど、内部監査員の気付きや監査体制の課題を監査報告書に明記して取りまとめ、経営管理部門に提出することにより有益なマネジメントレビューに繋げている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故、インシデントの要因分析の深度化を提言 ・ 安全管理に係る協議体のあり方についての提言 ・ 事故処理訓練の内容、結果を監査対象とする ・ 優良事例の発掘及び展開 <p>○ 内部監査チームが自由な発想で重点監査項目を策定し監査活動をできるようになった。</p> <p>○ 被監査部署は、内部監査が課題の解決のために有効であることを理解し、監査に対してより協力的な雰囲気が醸成されるようになった。</p>
事業者名	J F E 物流株式会社営業本部内航鋼材部 (連絡先 03-6214-9867)

6. 7 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

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合
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	0	0.0%
			2	やや長い	4	7.3%
			3	適切である	47	85.4%
			4	やや短い	4	7.3%
			5	非常に短い	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	1.2	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	36	65.8%
			2	やや適切	18	32.7%
			3	どちらともいえない	1	1.8%
			4	やや不適切	0	0.0%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	1.3	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	26	47.3%
			2	やや理解できた	27	49.1%
			3	どちらともいえない	2	3.6%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
評価の負担	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	9	16.4%
			2	やや適切	41	74.5%
			3	どちらともいえない	3	5.5%
			4	やや不適切	2	3.6%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評価 の 負 担	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	10	18.2%
			2	やや適切	42	76.3%
			3	どちらともいえない	3	5.5%
			4	やや不適切	0	0.0%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	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	1	1.8%
			2	やや多い	15	27.3%
			3	適切である	39	70.9%
			4	やや少ない	0	0.0%
			5	非常に少ない	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	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	1	1.8%
			2	やや大きい	19	34.5%
			3	どちらともいえない	29	52.8%
			4	やや小さい	4	7.3%
			5	非常に小さい	2	3.6%
			6	無回答	0	0.0%
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	34	61.8%
			2	やや理解できた	20	36.4%
			3	どちらともいえない	1	1.8%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	非常に理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評価 の 実 施	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	42	76.4%
			2	やや適切	11	20.0%
			3	どちらともいえない	2	3.6%
			4	やや不適切	0	0.0%
			5	非常に不適切	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	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	24	43.6%
			2	やや知識を持っていた	28	50.9%
			3	どちらともいえない	23	5.5%
			4	やや知識が不十分	0	0.0%
			5	非常に知識が不十分	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	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	18	32.7%
			2	やや言えた	35	63.7%
			3	どちらともいえない	1	1.8%
			4	やや言えなかった	1	1.8%
			5	ほとんど言えなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	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	43	78.2%
			2	やや聞いていた	10	18.2%
			3	どちらともいえない	2	3.6%
			4	やや聞いていなかった	0	0.0%
			5	ほとんど聞いていなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評価 の 結 果	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	34	61.8%
			2	やや理解できた	20	36.4%
			3	どちらともいえない	1	1.8%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	非常に理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	4.2	講評・指摘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	26	47.3%
			2	やや理解できた	28	50.9%
			3	どちらともいえない	1	1.8%
			4	やや理解できなかった	0	0.0%
			5	非常に理解できなかった	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%
	4.3	講評・指摘のあった事項について、貴社の安全管理体制の構築・改善に有益だと思いますか。	1	非常に有益である	39	70.9%
			2	やや有益である	11	20.0%
			3	どちらともいえない	5	9.1%
			4	あまり役に立たない	0	0.0%
			5	ほとんど役に立たない	0	0.0%
			6	無回答	0	0.0%

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)	
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	41	74.5%	
			2	概ね意識するようになった	6	10.9%	
			3	どちらともいえない	4	7.3%	
			4	あまり意識は変わらない	0	0.0%	
			5	ほとんど意識は変わらない	3	5.5%	
			6	無回答	1	1.8%	
	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	40	72.2%	
			2	やや有効である	11	20.0%	
			3	どちらともいえない	4	7.3%	
			4	あまり役に立たない	0	0.0%	
			5	ほとんど役に立たない	0	0.0%	
			6	無回答	0	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	51	92.8	
			2	ない	2	3.6%	
			6	無回答	2	3.6%	
	セミナー	6.1	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（ガイドラインセミナー、内部監査セミナー、リスク管理セミナー）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	41	71.8%
				2	テーマに限って参加したい	12	21.1%
				3	自社に特化して開催してほしい	2	3.5%
4				参加は考えていない	1	1.8%	
6				無回答	1	1.8%	

※設問6.1は1社において重複回答有り。

6. 8 安全に関する企業風土測定ツールについて（国土交通政策研究所）

国土交通政策研究所では、「運輸安全マネジメント制度」を踏まえ、輸送の安全確保のみならず、労働災害等も含めた業務遂行上の安全リスクを、組織として管理するノウハウ（組織的安全マネジメント手法）について広く他の産業分野における取組みも含めて調査・分析を行ってきました。

その成果として今般、経営者層の安全に対する考え方や取組みが現場の従業員に至るまで、どの程度浸透しているか等を運輸事業者自らが測り、その結果を活用して改善に結びつけるための、安全に関する企業風土測定ツール（「安全に関するアンケート調査票」・「安全アンケート実施・分析マニュアル」・「安全アンケート集計システム」）を、自動車版、鉄道版、海運版、航空版の4モードで公開しております。

現在のデータ蓄積状況は以下のとおりです。詳しい内容は次頁以降をご覧ください。

		1,000人未満	1,000人超	合計
鉄道	社数	15社	1社	16社
	人数	2,014名	5,266名	7,280名
自動車	社数	60社	6社	66社
	人数	14,872名	16,111名	30,983名
海運	社数	18社	0社	18社
	人数	1,685名	0名	1,685名
航空	社数	14社	0社	14社
	人数	2,906名	0名	2,906名
合計	社数	107社	7社	114社
	人数	21,477名	21,377名	42,854名

当ツールをお申込頂きました事業者には、該当するモード全体の平均値と従業員数別平均値の2つの他社平均値をご提供させていただきます。当ツールの利用を希望（検討）される場合は、当研究所にお問い合わせください。

—

「お問合せ先」

国土交通省 国土交通政策研究所（中央合同庁舎2号館15階）

研究官 武田、中尾

電話：03-5253-8111（国土交通省代表）

03-5253-8816（国土交通政策研究所直通）

FAX：03-5253-1678

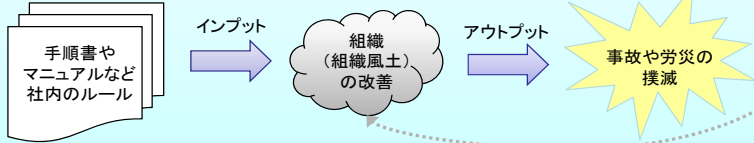
URL：http://www.mlit.go.jp/pri/shiryou/sonota/anzen_kigyo2013.html

Mail：anzen-pri@mlit.go.jp

安全に関する企業風土測定ツールについて

背景・目的

- 安全を実現するためには、「安全を大切にする組織風土の確立」が必要。
- 今般、その組織風土の確立を支援するため、鉄道、自動車、海運、航空の各4モードに対応した「安全に関する組織風土測定ツール」を開発。
- 本ツールにより、自社にどの程度安全を大切にする風土が確立されているか、客観的な判断が可能。



事故や労災の撲滅には組織風土の改善が必要
↓
安全に対する組織風土を見える化(数値化)し、改善のためのサイクルの確立が必要
↓
本ツールでこれらの取組を支援

さらに本ツールを定期的(例:年1回)に活用し、「改善の程度」を把握することで改善のサイクルを確立することができる。

本ツールの特徴

特徴

- ①「経営者や組織・人材など人的側面」に焦点
⇒社員の安全に対する意識を見える化。
- ②「全従業員が回答」
⇒全社員の認識や行動の実態が把握可能。
- ③階層別・部門別にアンケート結果を集計
⇒トップ、ミドル、現業それぞれの階層間でどこに安全に対する認識のギャップが生じているか判断可能。
- ④設問の工夫
⇒設問自体が改善の指針となるよう作成。

活用方法

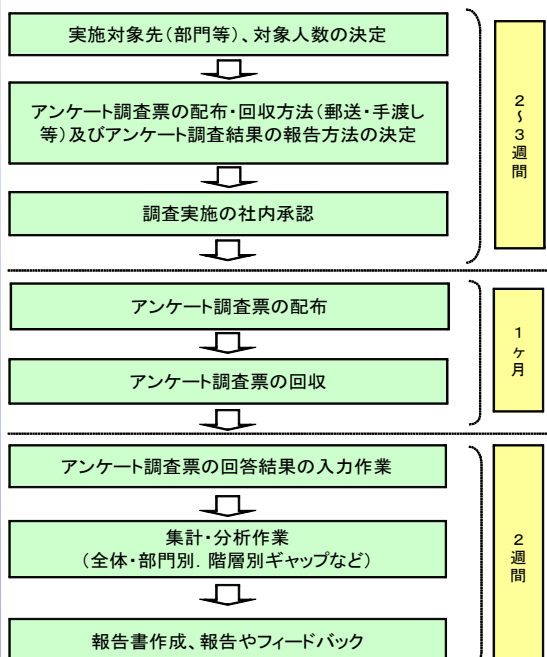
- ①アンケート調査結果を全従業員で議論
⇒会社全体で安全に関する当事者意識を向上。
- ②アンケート調査を定期的を実施
⇒改善状況を把握し、必要に応じて対策を実施。
 - ・改善あり → 更なる取組の推進や、優先順位が低かった問題への取組を実施
 - ・改善なし → 行ってきた対策の内容や実施方法自体の見直し

国土交通政策研究所 Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport and Tourism

アンケート調査実施の流れ

全従業員を対象に、アンケート調査を実施し、その結果を採点。

■アンケート調査実施の流れ



■アンケート調査設問の具体例(5択形式 全58問)

- 1 私の職場では、あいさつ、身だしなみ、マナーについて、日頃から繰り返して指導がされている。
- 2 私の職場では、日常の点検・整備がマンネリ化しないような工夫がなされている。
- 3 私の職場では、始業や引継時に、本人の状況をふまえて、親身になった指示・指導がされている。

■得点の計算方法

回答	得点
非常によく当てはまる	2点
多少当てはまる	1点
どちらともいえない	0点
あまり当てはまらない	▲1点
全く当てはまらない	▲2点

各設問ごとに、左記のとおり点数を計算

■アンケートの集計方法(集計システムを提供)



- アンケート調査の結果を入力するだけで自動集計
⇒報告書が自動出力!

国土交通政策研究所 Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport and Tourism

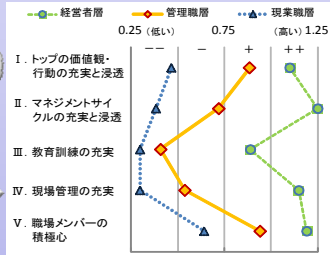
アンケート調査結果

アンケート調査結果をもとに、会社別に報告書を作成。

	○:当社 :他社平均			当社	他社平均	差異
	(低い)	0.25	0.75			
I. トップの価値観と行動の充実と浸透	●	●		0.32	0.31	0.01
1. 経営理念(トップの価値観)		●	●	0.38	0.30	0.08
問49 経営姿勢への共感		●		0.32	0.01	0.31
50 コンプライアンスの浸透			●	0.56	0.53	0.03
56 経営執行の監視		●		0.25	0.35	-0.10
2. マネジメントシステム	●			0.16	0.27	-0.11
53 継続的改善	●			0.06	0.38	-0.32
54 管理者育成(人材育成)	●			-0.14	0.12	-0.26
55 現場情報の活用			●	0.56	0.32	0.24

※他社平均は、自動車運送事業者の平均値です
※他社平均は、各4モードにそれぞれご用意しています

- 項目ごとに数値化
- 各モードにおける同業他社平均値と比較が可能
- 自社の強み、弱みを客観的に捉えることが可能
- 経営者層、管理職層、現業職層の階層別に分析
- 部門別、職種別の分析も可能



■報告書の構成

1. 安全に関するアンケート調査要約

全社の特徴、項目別にみる長所と課題 等

2. 部門別・階層別・職種別の特徴

階層別のギャップ、職場メンバーの積極心 等

3. まとめ

■利用事業者様の声

階層別に見える化できたことで、どの階層にどんな課題があるのか、明確になった点が良かった。また職種別の分析を通じて、それぞれが抱える課題を浮き彫りにすることができた。

当初から課題だと感じていた安全に対する意識を、数値ではっきり見える化することができた。

ヒューマンエラーを防ぐにはコミュニケーションを通して、どれだけ安全への意識を高められるかがポイントだと思っているが、その意識を見える化できるため、社員に問題提起がしやすい。

今後も継続して当データの取得を行い、改善が進んでいるのどうかチェックしていきたい。

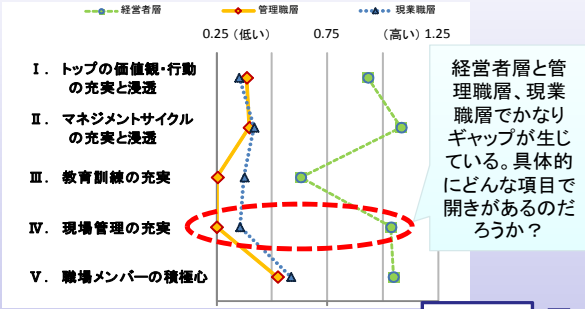
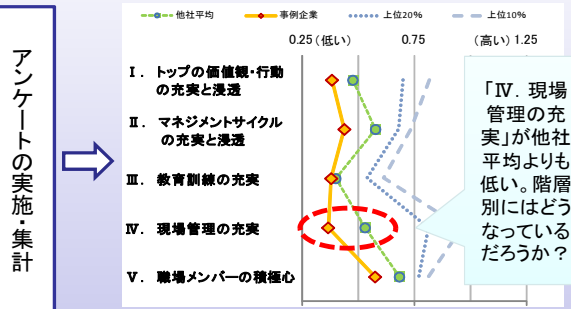
国土交通政策研究所 Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport and Tourism

ツールを活用した企業風土測定のための具体的な流れ

① 会社全体の特徴の把握

② 階層別の特徴の把握

「階層別の特徴」の確認



④ 設問の確認及び改善活動

③ 具体的な項目

問5の確認

問5 私の職場では、朝礼・ミーティング等が工夫されており、気持ちの切り替えや安全意識向上に役立っている。

(経営者の気づき)

- ・私は朝礼、ミーティングが効果的に活用されていると考えていたが、管理者層や現業職層はそう考えていなかった。
- ・最近現場のミーティングに参加することもなかった。

	現場コミュニケーション		
	親身になった指導	積極的な声かけ	朝礼の活性化
階層	問3	問4	問5
全体	0.21	0.27	0.38
経営者層	0.67	1.33	2.00
管理職層	0.00	0.07	0.64
現業職層	0.19	0.26	0.28

「IV. 現場管理の充実」の具体的な内容の確認

「IV. 現場管理の充実」のなかでは、「朝礼の活性化」が経営者層～現業職層の間で最も開きが生じている。問5とはどんな設問だろうか？

改善活動に着手

国土交通政策研究所 Policy Research Institute for Land, Infrastructure, Transport and Tourism

この冊子は、「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等について、「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一百三十四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22年3月2日国官運安第313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の現況について

（平成24年10月～平成25年9月）

編集 国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官室

TEL 03-5253-8797

FAX 03-5253-1531

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