

運輸審議会運輸安全確保部会

1. 日 時

平成 28 年 12 月 19 日（月）13:00～14:35

2. 場 所

国土交通省 2号館16階 運輸安全会議室

3. 出席者

<委員・専門委員>

原田尚志（部会長）、松田英三（部会長代理）、山田攝子、
井川勇喜夫、岡本満喜子、小松原明哲、酒井ゆきえ、佐々木司、谷口綾子、渡辺研司

<国土交通省>

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

4. 議事概要

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

主な意見・質疑等は以下のとおり。

委員・専門委員：運輸安全マネジメント制度への取組の充足率のチャート（参考資料6ページ）を拝見すると、評価項目の(7)、(10)～(12)の充足率が低くなっており、運輸安全マネジメントが形式要件をクリアしているものの、実際のオペレーションに反映できていないおそれもある。牽制機能をもたせるためにも運輸安全マネジメント評価を抜き打ちで実施することについても検討すべきではないか。

運輸安全監理官：運輸安全マネジメント評価は、運輸事業者の経営部門に対するインタビュー等を通じて予防安全の意識を経営トップ、経営部門に持ってもらい、安全管理体制を構築してもらうことが目的であり、運輸事業者の現場における業務実施状況をチェックする保安監査と相互補完的な関係にある。御指摘の内容は保安監査でカバーしている部分もあろうかと思うが、検討して参りたい。

委員・専門委員：現行の「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」では、運輸事業者がある程度人員を割いて時間をかけて内部監査を実施することを前提としているように見受けられる。人員を割くことが難しく、部下が上司にヒアリングをするということも含めて、中小事業者には適さないのではないか。日々の業務の中で自

己チェックと見直しが行われることが大事であり、内部監査の方法について柔軟な運用を考えてほしい。

運輸安全監理官：御指摘のとおり、事業者向けセミナーでも、現行ガイドラインに規定している手法は中小事業者には取り入れにくいという話は聞いている。そうした点も踏まえてガイドラインを見直すとともに、民間リスクマネジメント会社等を活用して中小事業者の内部監査を支援してもらい仕組みがつかれないか検討したい。

委員・専門委員：運輸安全マネジメント評価を実施している運輸事業者には、形式上は安全管理体制ができているものの、中身の改善が進まないものもいるように感じる。本制度の実効性を担保するためにも抜き打ちで評価を行うこと等も検討すべきではないか。

運輸安全監理官：中小事業者への評価は、正直まだこれからという段階である。安全について、聞く耳を持たないという運輸事業者は保安監査で厳しく対応していただき、運輸安全マネジメント制度については、安全意識はあるがどのようなすれば安全性が向上するか分からず困っている運輸事業者も含めて指導・助言し、自発的な取組を促す制度であることを踏まえつつ、制度の実効性を高める仕組みについて検討したい。

委員・専門委員：シンポジウムで運輸事業者等からご意見をいただいた際にも、ガイドラインの評価項目のうち(6)、(7)および(10)はリンクしていると感じた。報告に対する懲罰をなくすことでヒヤリ・ハット情報等を報告しやすい雰囲気醸成し、業務改善につなげるという取組をしている事業者もおり、企業体質として風通しのよいコミュニケーションの醸成が必要と考える。ガイドラインの見直しの際にこの点をフォローできるようにすると良いのではないか。

運輸安全監理官：次回の運輸安全確保部会において、シンポジウムでの運輸事業者等のご意見や運輸事業者へのアンケート結果についてお示しして、ご議論いただきたい。隠さない文化の醸成を念頭に検討したい。

委員・専門委員：地方運輸局の評価体制について教えてほしい。

運輸安全監理官：本省は運輸安全マネジメント専任の調査官がいるが、地方運輸局では保安監査の監査官が運輸安全マネジメント評価の評価員を兼ねている。運輸安全マネジメント評価員という内部認定の資格制度があり、本省の調査官のみならず地方運輸局の評価員も当該資格を取得した上で評価業務にあたっている。

委員・専門委員：「民間人材の評価職員としての登用」とあるが、具体的にはどのようなことを考えているのか。

運輸安全監理官：民間人材については、現在すでに官民交流の一環で、民間人材を公務員

として任用している。民間人材を評価職員として登用するほか、そういった人材に国の職員に対して研修を実施していただくことも検討したい。

委員・専門委員：本制度導入から10年を経過し、事故件数等のデータからも一定の効果が認められている。こうした成果をもっとPRしていただきたい。

委員・専門委員：現行ガイドラインの評価項目のうち(7)及び(10)～(12)の取組の充足率が相対的に低くなっている理由が必ずしも明らかではないと思う。その原因を分析し、類型化して、運輸事業者に対して効果的なアドバイスができるようにするとよいのではないか。

運輸安全監理官：御指摘の理由・原因については、当方で把握できている範囲で整理してご説明したい。

委員・専門委員：自動運転はまだ先の話であるが、実現された時の運輸安全マネジメントはどのような形になるか、自動運転とそうでない車が混在している状態が、安全面では一番難しい。そういったこともガイドライン等に反映して頂きたい。

運輸安全監理官：御指摘の点も念頭において検討したい。

委員・専門委員：中小事業者に対する運輸安全マネジメント制度の普及に際して、輸送モード毎に大企業の安全統括管理者を活用する考えはあるか。

運輸安全監理官：制度的に大企業の安全統括管理者にそのようなことを義務付けることは難しいと思う。同業種・異業種間の安全統括管理者間の情報共有・意見交換のためのプラットフォームを創設し、その中で大企業の取組を中小企業へ推奨しつつ、中小企業において運輸安全マネジメント制度が普及していくことを狙っている。また、グループ、系列事業者、協力会社間の安全マネジメントの連携を促進することによって中小事業者の取組の底上げを図ることについても検討したい。

委員・専門委員：運輸安全マネジメント評価は、勉強の仕方を教えてあげるようなものであり、教育的対応といってよいのではないか。これが、オペレーションのやり方のチェックとなると、保安監査と変わらなくなってしまう。安全意識に加えて、安全をどうつくりこむかという知識とそのためのリソース、この3つが揃って初めて安全確保に向けた行動が実現すると考える。リソースがない会社は保安監査により指摘し退出すべきであるが、意識と知識は安全マネジメントで対応すべき問題である。内部監査等について、中小事業者であれば、例えば一年に一回これまでの業務のやり方を自発的に見直す、業界団体等に業務のやり方をチェックしてもらおう等のやり方もありうると思う。国も、そういう柔軟な考え方で事業者の規模や特質に合わせた運輸安全マネジメント評価

の方法を検討していただきたい。

委員・専門委員：運輸安全マネジメント制度は起こった事故に対する再発防止策を進めていく対処型としてはしまったものであるが、未然防止型へと発展すべく国が誘導すべきと考える。大手事業者はすでに未然防止型へと踏み出しつつある。中小事業者でも、国が問題を投げかけて、考えてもらうことが大事である。また、中小事業者にはヒヤリ・ハット情報は組織的に求めなくても既に管理層もわかっていることが多く、必ずしもヒヤリ・ハット報告を求める制度を構築させなくてもよいのではないかと考える。

運輸安全監理官：中小事業者になると特に他社事例を参考にすることが重要になってくると思う。国も参考になる情報を発信していくことが求められていると認識している。

委員・専門委員：インセンティブの付与の観点で、損害保険の活用が取り上げられているが、損保会社は事故やヒヤリ・ハット情報等の情報の宝庫なので、十二分に協力いただける業界ではないかと思う。

運輸安全監理官：損保会社は、損害保険の制度上、運輸事業者に安全に事業運営をしていただきたいとの意識を持つようになってきている。これまでも認定セミナーの実施等で連携させていただいているが、今後も情報交換等を密にしていきたい。

委員・専門委員：ヒヤリ・ハット情報の収集・活用に関して、航空業界では、約2年半前から国の制度としてヒヤリ・ハット情報を会社の枠を越えて収集・共有する取組、航空安全情報自発報告制度（VOICES）が始まっている。中小事業者に取組を強要するというよりも、大手事業者が牽引して、中小事業者も他社事例を活用して自社の運輸安全マネジメントに活かせるような仕組みにすべき。ヒヤリ・ハット情報に関しては、その情報の収集・分析そのものより、隠さず報告させるオープンな雰囲気醸成することの方を重要視すべきであると考えている。

運輸安全監理官：航空業界での先進的な取組を参考にしながら、大手事業者のノウハウをうまく活用できる形で、各業界の状況を見て検討して参りたい。

委員・専門委員：インセンティブの付与の観点で、「安マネの普及促進に功績のあった者に対する表彰」とあるが、表彰の対象を事業者単位ではなく、個人やチーム等の単位にすることで当該表彰がより身近になり、従業員の励みになるのではないかと考える。

運輸安全監理官：現場で働く方のインセンティブが向上するよう、例えば、安マネの普及促進に功績のあった個人やチーム等を社長賞などとして表彰するような取組を推奨するという方法もあるのではないかと考える。

委員・専門委員：運輸安全マネジメント評価を導入してから10年が経過し、評価の際の

評価職員と運輸事業者とのやりとりも定型化してきてしまっている部分もあるのではないかと。経営トップに対するインタビューはもちろん続けてほしいが、もう少し現場に近く、現場への影響力のあるポジションの方のインタビューを実施することも検討すべきではないか。

運輸安全監理官：大手事業者ではすでに現場に近いポジションの方にインタビューしている場合もある。御指摘のような、より効果的な評価の手法について今後とも検討して参りたい。

委員・専門委員：テーマ③に関連して、新しい技術の導入により安全にどのような影響があるのかを早く掴んで安全確保に貢献できる仕組みにすべきと考える。

運輸安全監理官：御指摘のとおりだと思う。これまでの IT 等の技術は運行の安全に資する技術進歩であるが、例えば自動運転技術は運行の安全にどのような影響があるのかよくわからないという点でこれまでの技術進歩とは異なるのではないかと考える。技術の発展に伴うリスクについても注意していきたい。

以上