

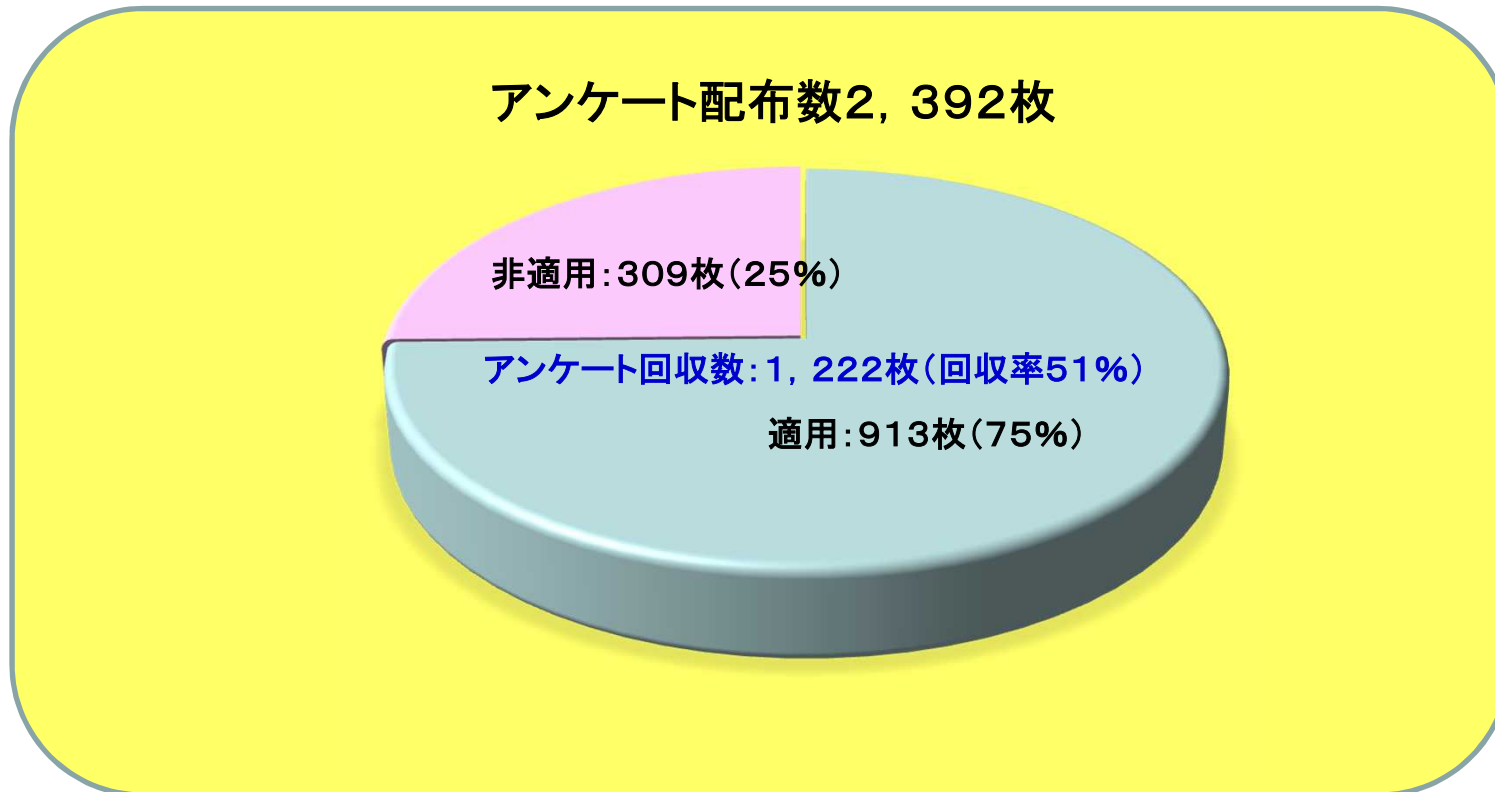
運輸安全確保部会
(平成28年度第2回)

運輸安全マネジメント制度に対する意見・要望等

国土交通省大臣官房
運輸安全監理官

平成29年2月3日

「運輸事業の安全に関するシンポジウム2016(H28.10.24開催)」及び地方運輸局等において実施した「運輸安全マネジメント10周年記念セミナー(H28.9月～10月開催)」のアンケート回収状況

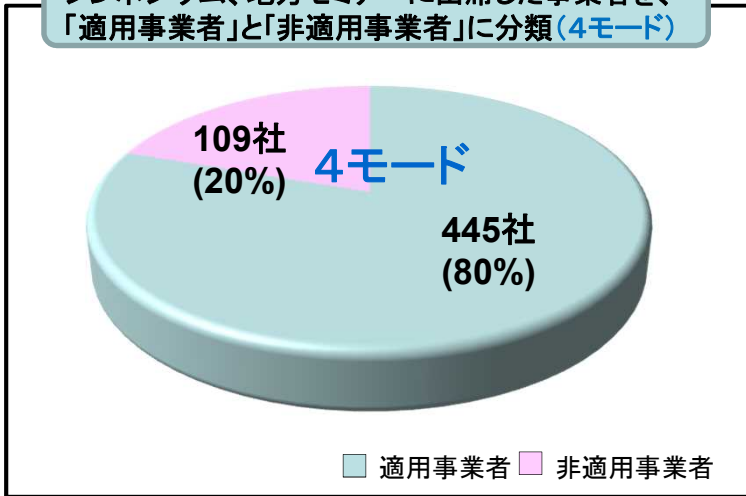


※1 「運輸事業の安全に関するシンポジウム2016」及び「運輸安全マネジメント10周年記念セミナー」において、2,392枚のアンケートを配布し、1,222枚を回収した。そのうち913枚(75%)は運輸安全マネジメント制度の適用事業者で、309枚(25%)は、同ガイドラインの非適用事業者である。

※2 回収したアンケートには、一社あたり複数者の回答が含まれているため、一社一回答に絞り込み、最終的に554社の回答を有効回答とした。この有効回答により評価・分析した。

1-1. 平成18年10月に導入した運輸安全マネジメントについて、事業者自らの取組の結果として「得られた成果」と考えている事項の回答(4モード)

シンポジウム、地方セミナーに出席した事業者を、「適用事業者」と「非適用事業者」に分類(4モード)



Q1. 運輸安全マネジメントに取り組んで得られた成果(4モード) (複数回答可)

	適用事業者	社数	非適用事業者	社数
1位	現場の安全意識・法令遵守意識の向上	269社 (60%)	現場の安全意識・法令遵守意識の向上	70社 (64%)
2位	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の強化	231社 (52%)	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の強化	48社 (44%)
3位	自社の課題の明確化	224社 (50%)	自社の課題の明確化	43社 (39%)
4位	経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大	206社 (46%)	経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大	43社 (39%)
5位	内部監査の体制構築・実施強化	176社 (40%)	事故の減少	40社 (37%)
6位	教育・訓練の体系化促進	154社 (35%)	教育・訓練の体系化促進	40社 (37%)
7位	課題に対する対応の議論の深度化・実践	123社 (28%)	安全に関する中長期の計画・展望の作成	32社 (29%)
8位	取組みの見える化の推進	120社 (27%)	取組みの見える化の推進	25社 (23%)
9位	事故の減少	116社 (26%)	内部監査の体制構築・実施強化	22社 (20%)
10位	マネジメントレビューの構築・実施強化	109社 (24%)	課題に対する対応の議論の深度化・実践	15社 (14%)
11位	安全に関する中長期の計画・展望の作成	106社 (24%)	顧客からのクレームの減少	15社 (14%)
12位	顧客からのクレームの減少	18社 (4%)	マネジメントレビューの構築・実施強化	11社 (10%)
13位	その他	7社 (2%)	その他	4社 (4%)

Q1-1. 運輸安全マネジメントに取り組んで得られた成果のうち、「事故の減少」を選択した事業者の回答理由(4モード) (複数回答可)

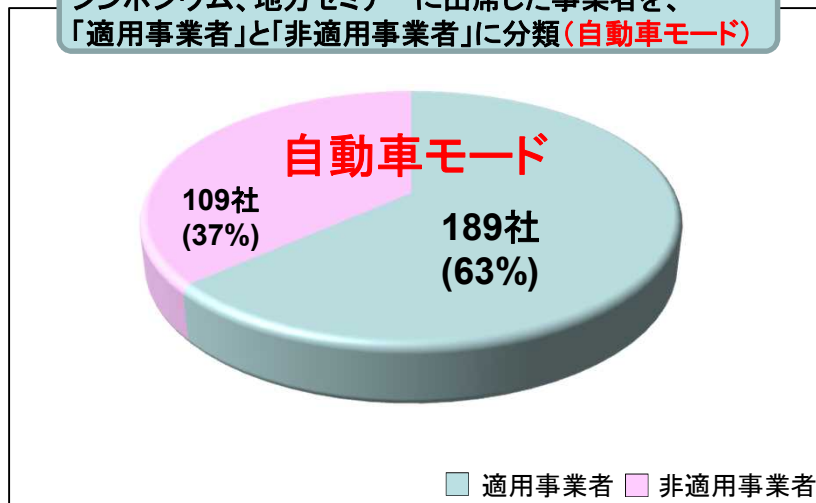
	適用事業者	社数	非適用事業者	社数
1位	物損事故の減少	68社 (59%)	物損事故の減少	26社 (65%)
2位	自社に責任がある事故の減少	64社 (55%)	自社に責任がある事故の減少	22社 (55%)
3位	自社が安全に関して取組強化した種類の事故の減少	51社 (44%)	自社が安全に関して取組強化した種類の事故の減少	17社 (43%)

4モード
合計554社の156社(28%)が「事故の減少」を成果と認識

※4モード: 鉄道、自動車、海事、航空の各交通モード全体

1-2. 平成18年10月に導入した運輸安全マネジメント制度について、事業者自らの取組の結果として「得られた成果」と考えている事項の回答(自動車モード)

シンポジウム、地方セミナーに出席した事業者を、「適用事業者」と「非適用事業者」に分類(自動車モード)



Q1. 運輸安全マネジメントに取り組んで得られた成果(自動車モード) (複数回答可)

	適用事業者	社数	非適用事業者	社数
1位	現場の安全意識・法令遵守意識の向上	119社 (63%)	現場の安全意識・法令遵守意識の向上	70社 (64%)
2位	自社の課題の明確化	100社 (53%)	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の強化	48社 (44%)
3位	経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大	98社 (52%)	自社の課題の明確化	43社 (39%)
4位	教育・訓練の体系化促進	91社 (48%)	経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大	43社 (39%)
5位	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の強化	86社 (46%)	事故の減少	40社 (37%)
6位	事故の減少	74社 (39%)	教育・訓練の体系化促進	40社 (37%)
7位	内部監査の体制構築・実施強化	70社 (37%)	安全に関する中長期の計画・展望の作成	32社 (29%)
8位	安全に関する中長期の計画・展望の作成	56社 (30%)	取組みの見える化の推進	25社 (23%)
9位	取組みの見える化の推進	56社 (30%)	内部監査の体制構築・実施強化	22社 (20%)
10位	課題に対する対応の議論の深度化・実践	53社 (28%)	課題に対する対応の議論の深度化・実践	15社 (14%)
11位	マネジメントレビューの構築・実施強化	39社 (21%)	顧客からのクレームの減少	15社 (14%)
12位	顧客からのクレームの減少	15社 (8%)	マネジメントレビューの構築・実施強化	11社 (10%)
13位	その他	2社 (1%)	その他	4社 (4%)

Q1-1. 運輸安全マネジメントに取り組んで得られた成果のうち、「事故の減少」を選択した事業者の回答理由(自動車モード) (複数回答可)

	適用事業者	社数	非適用事業者	社数
1位	物損事故の減少	44社 (59%)	物損事故の減少	26社 (65%)
2位	自社に責任がある事故の減少	41社 (55%)	自社に責任がある事故の減少	22社 (55%)
3位	自社が安全に関して取組強化した種類の事故の減少	32社 (43%)	自社が安全に関して取組強化した種類の事故の減少	17社 (43%)

自動車モード
合計298社の内
114社(38%)が
「事故の減少」
を成果と認識

1-2. 平成18年10月に導入した運輸安全マネジメント制度について、事業者自らの取組の結果として「得られた成果」と考えている事項の回答(自動車モード)(その2)

事業者の回答選択についての分析

1. 経営管理部門の安全意識向上・安全投資、自社の課題の明確化

安全管理体制が概成していくと、経営管理部門の安全意識向上に伴い、自社の課題を明確にして課題に対応すると考えられる。適用事業者・非適用事業者に関し「経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大」、「自社の課題の明確化」のそれぞれについて比較すると、「経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大」は適用事業者:52%に対して非適用事業者:39%であり、13%の開きがある。

また、「自社の課題の明確化」は適用事業者:53%に対して非適用事業者:39%となり、14%の開きがある。

2. 見直し改善(PDCAのCA)

運輸安全マネジメント制度は、見直し改善(PDCAのCA)を重視しているが、適用事業者・非適用事業者に関し「内部監査(C)」、「マネジメントレビュー(A)」のそれぞれについて比較すると、「内部監査」は適用事業者:37%に対して非適用事業者:20%であり、17%の開きがある。

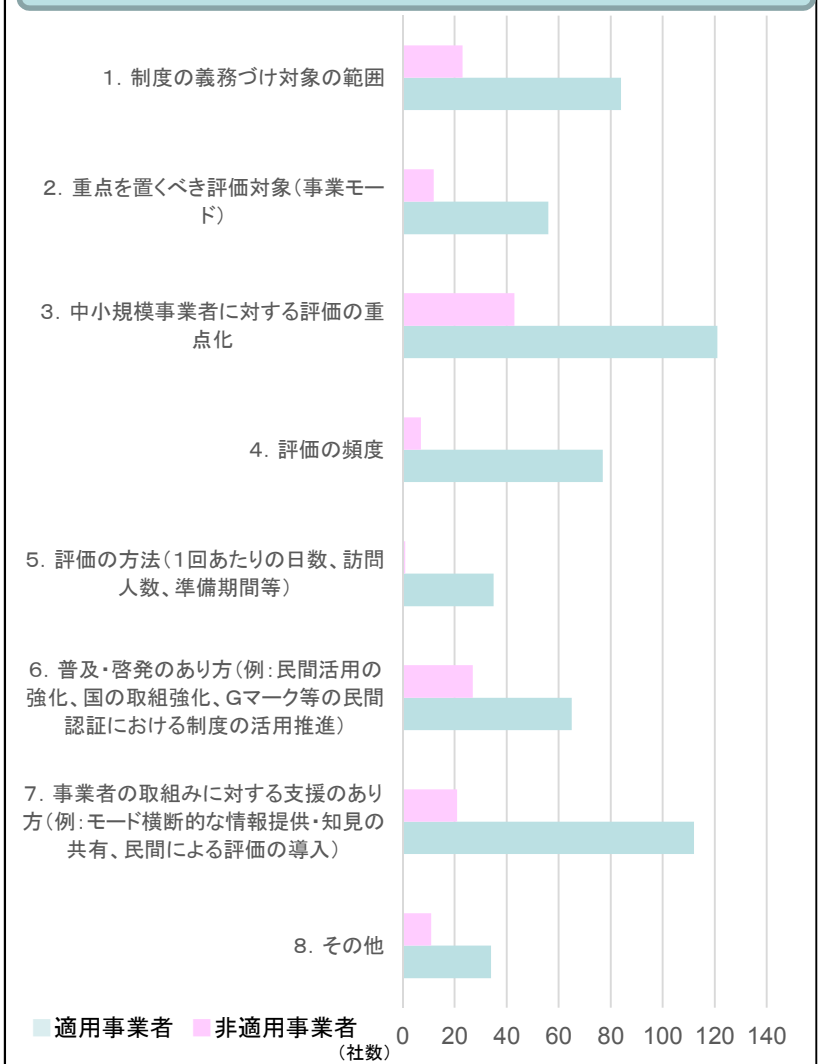
また、「マネジメントレビュー」は適用事業者:21%に対して非適用事業者:10%であり、11%の開きがある。

3. 教育・訓練の体系化促進

自社の課題の明確化が進展すると、課題に対応するため、教育・訓練の体系化促進を図ると考えられる。適用事業者・非適用事業者に関し「教育・訓練の体系化促進」を比較すると、適用事業者:48%に対して非適用事業者:37%であり、11%の開きがある。

2. 国土交通省に対して、運輸安全マネジメント制度の評価、普及・啓発、支援のあり方に関し、今後、見直し・改善を図るべきと考える事項の回答(4モード)(その1)

「適用事業者」と「非適用事業者」の回答の傾向(4モード)



Q2.国土交通省に対し、評価、普及・啓発、支援のあり方に関して見直し・改善を図るべきと考える事項(4モード)(複数回答可)

順位	適用事業者	社数	非適用事業者	社数
1位	中小規模事業者に対する評価の重点化	121社 (27%)	中小規模事業者に対する評価の重点化	43社 (39%)
2位	事業者の取組みに対する支援のあり方(例:モード横断的な情報提供・知見の共有、民間による評価の導入)	112社 (25%)	普及・啓発のあり方(例:民間活用の強化、国の取組強化、Gマーク等の民間認証における制度の活用推進)	27社 (25%)
3位	制度の義務づけ対象の範囲	84社 (19%)	制度の義務づけ対象の範囲	23社 (21%)
4位	評価の頻度	77社 (17%)	事業者の取組みに対する支援のあり方(例:モード横断的な情報提供・知見の共有、民間による評価の導入)	21社 (19%)
5位	普及・啓発のあり方(例:民間活用の強化、国の取組強化、Gマーク等の民間認証における制度の活用推進)	65社 (15%)	重点を置くべき評価対象(事業モード)	12社 (11%)
6位	未選択	58社 (13%)	その他	11社 (10%)
7位	重点を置くべき評価対象(事業モード)	56社 (13%)	未選択	11社 (10%)
8位	評価の方法(1回あたりの日数、訪問人数、準備期間等)	35社 (8%)	評価の頻度	7社 (6%)
9位	その他	34社 (8%)	評価の方法(1回あたりの日数、訪問人数、準備期間等)	1社 (1%)

2. 国土交通省に対して、運輸安全マネジメント制度の評価、普及・啓発、支援のあり方に関し、今後、見直し・改善を図るべきと考える事項の回答(4モード)(その2)

上位回答(1~5位)についての事業者コメント例(4モード)

1. 「中小規模事業者に対する評価の重点化」を選択した事業者のコメント

- ・「大規模事業者は比較的に真剣に取り組んでいると思う。未だ中小規模事業者の法令違反が目立つ。バスモードは義務づけ所有台数を大幅に減少させたほうが良いと思う(適用)」
- ・「最近、小規模の新規事業者が増え、価格競争が激しいと感じる。そのため、中小規模の会社に対して働きかけを図るべき(適用)」

2. 「事業者の取組みに対する支援のあり方」を選択した事業者のコメント

- ・「中小事業者が取り組みやすい具体的な方法などを、メールマガジンなどで時々発信していただきたい(適用)」
- ・「中小事業主の場合、大規模事業主に比して人・金・時間をかけることはできないので、中小事業には会社規模に応じた支援・指導・評価を行なうことが望ましい(非適用)」
- ・「制度に前向きに取り組んでいる事業者に対するインセンティブを検討していただくことで、中小企業は取り組みやすくなる(非適用)」

3. 「制度の義務づけ対象の範囲」を選択した事業者のコメント

- ・「制度運用の底辺を広げることにより、業界全体としての安全に対する意識の高揚が期待できると考える。(適用)」
- ・「大規模・小規模事業者とも同じ評価制度であり、会社規模にあった評価内容の検討、小規模事業者独自の取組み評価ができるよう検討して欲しい(非適用)」

4. 「評価の頻度」を選択した事業者のコメント

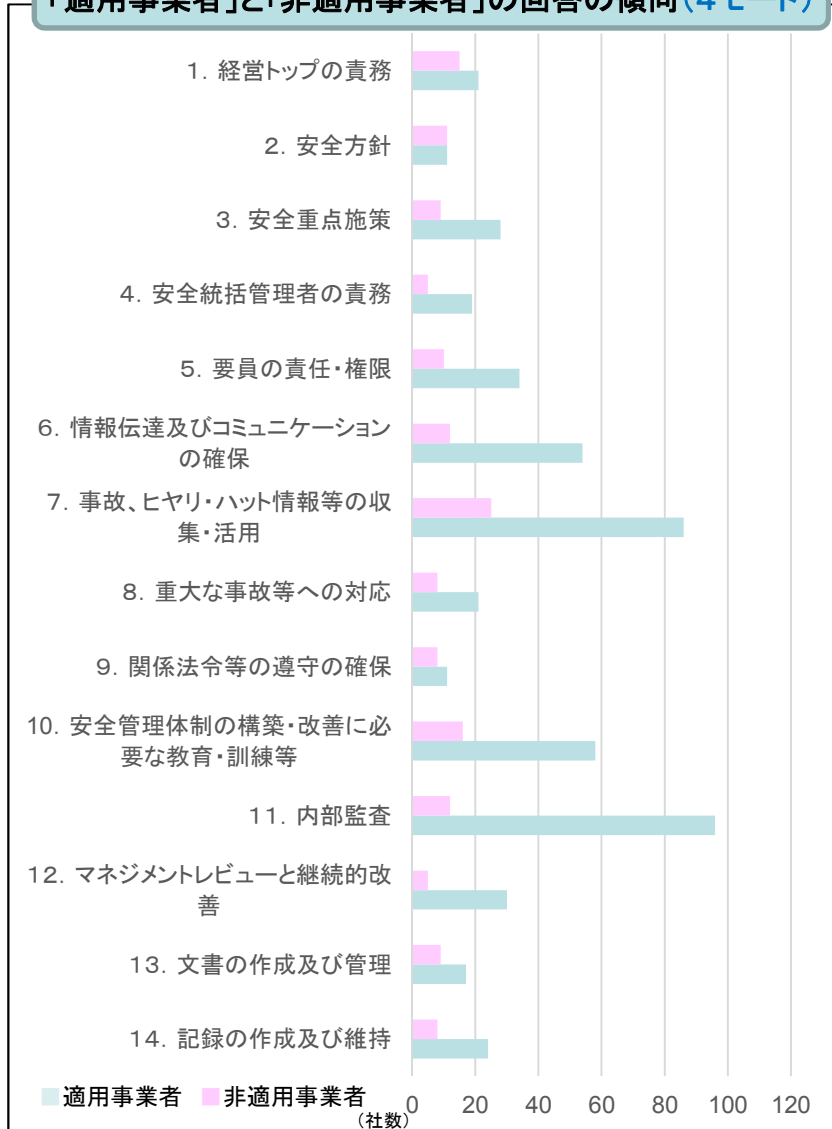
- ・「弊社の場合は、評価の指摘から気づきを得ることが多いので、今後とも頻度を高くしていただきたい。速やかには進んでいないが、確実に向上していると思料する(適用)」

5. 「普及・啓発のあり方」を選択した事業者のコメント

- ・「Gマーク取得事業者以外の中小事業者の安全マネジメントに対する認識や取り組みが余り少ない様な気がします(非適用)」
- ・「当社に於いては、大半の荷主・顧客側にこの制度の意義・在り方が良く理解されていないのが今の現状です。もっと荷主に運送業界の現状、当社の現状を知っていただける様、一緒に参加出来るセミナーや講演などを多く開催していただきたい(非適用)」

3. 「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」について、今後、見直し・改善を図るべきと考える事項の回答(4モード)(その1)

「適用事業者」と「非適用事業者」の回答の傾向(4モード)



Q4. 「運輸事業者における安全管理の進め方のガイドライン」の見直し・改善を図るべきと考える事項(4モード)(複数回答可)

順位	適用事業者	社数	非適用事業者	社数
1位	内部監査	96社 (22%)	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	25社 (23%)
2位	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	86社 (19%)	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	16社 (15%)
3位	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	58社 (13%)	経営トップの責務	15社 (14%)
4位	情報伝達及びコミュニケーションの確保	54社 (12%)	情報伝達及びコミュニケーションの確保	12社 (11%)
5位	要員の責任・権限	34社 (8%)	内部監査	12社 (11%)
6位	マネジメントレビューと継続的改善	30社 (7%)	安全方針	11社 (10%)
7位	安全重点施策	28社 (6%)	要員の責任・権限	10社 (9%)
8位	記録の作成及び維持	24社 (5%)	安全重点施策	9社 (8%)
9位	経営トップの責務	21社 (5%)	文書の作成及び管理	9社 (8%)
10位	重大な事故等への対応	21社 (5%)	重大な事故等への対応	8社 (7%)
11位	安全統括管理者の責務	19社 (4%)	関係法令等の遵守の確保	8社 (7%)
12位	文書の作成及び管理	17社 (4%)	記録の作成及び維持	8社 (7%)
13位	安全方針	11社 (2%)	安全統括管理者の責務	5社 (5%)
14位	関係法令等の遵守の確保	11社 (2%)	マネジメントレビューと継続的改善	5社 (5%)

3. 「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」について、今後、見直し・改善を図るべきと考える事項の回答(4モード)(その2)

上位回答(1~5位)についての事業者コメント例(4モード)

1. 「内部監査」を選択した事業者のコメント

- ・「直接の安全担当者以外が的確に実施するのは容易ではない(適用)」、「経営トップへの客観性を確保した内部監査はかなり難しい(適用)」
- ・「内部監査の体制が確立されていなかった。今後の進め方として見直している(非適用)」、「運輸安全マネジメントに取り組んでいる、同業者などの外部監査でも良い(非適用)」

2. 「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」を選択した事業者のコメント

- ・「かなりの件数を収集し、クロス集計を図り現場にフィードバックしているが、更なる活用方法をご教授いただきたい(適用)」
- ・「ヒヤリハットの事例が多くほしい(非適用)」、「考え方が浸透していないため、有効に機能していないのが実情(非適用)」

3. 「安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」を選択した事業者のコメント

- ・「教育・訓練の効果を明示的に把握することが難しく、マンネリ化しやすい(適用)」、「社内だけでは教育体制・設備等が不十分(適用)」
- ・「採用時、運転技術の確認、安全運転に必要な教育・訓練の強化(非適用)」、「社会的責任を考えるに法令遵守が重大事故撲滅の最重要課題(非適用)」

4. 「経営トップの責務」を選択した事業者のコメント(非適用事業者:3位)

- ・経営トップの責務を具体的に示し、安全担当者に任せきりではなく、率先して取り組む姿勢を明確にするべき(非適用)」

5. 「情報伝達及びコミュニケーションの確保」を選択した事業者のコメント

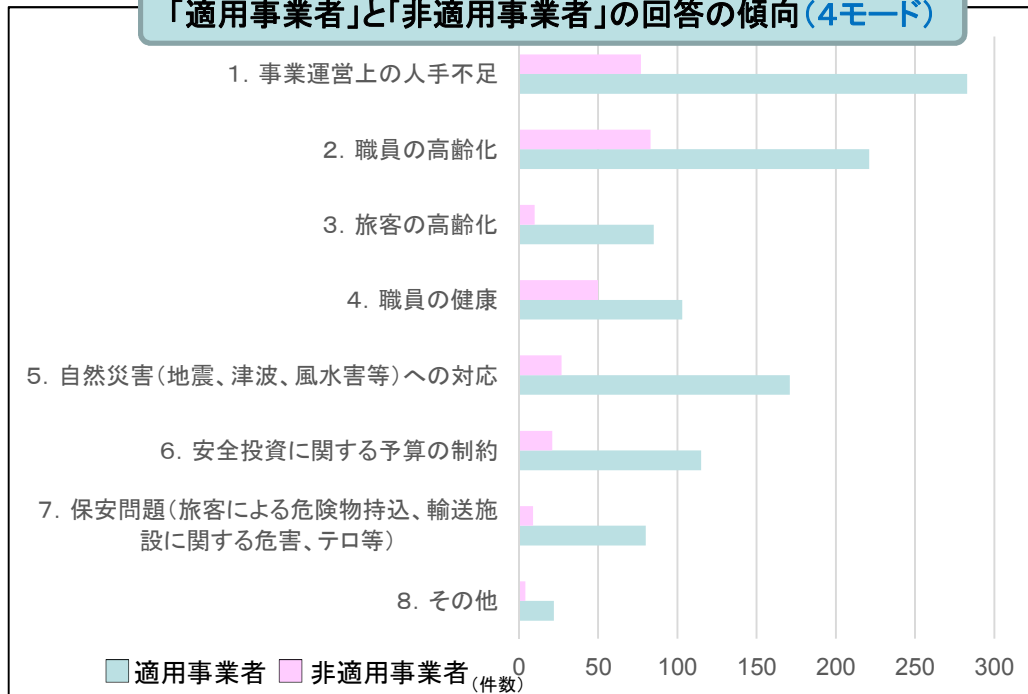
- ・「当社では書面化して記録に残す習慣が弱い。情報伝達およびコミュニケーション、若手教育なども口頭で行う場合が多く、正しく伝わらない状況がある。今後はしっかり対応策を考えるべきと考える(適用)」
- ・「取り組みはやっているが、他社等の具体的事例を掲載して欲しい(非適用)」

6. 「要員の責任・権限」を選択した事業者のコメント

- ・「要員の責任・権限は企業規模により異なると考える。事業規模に則したガイドラインを示していただきたい。全国的に事故・ヒヤリハットを情報共有できるシステムがあれば助かる(適用)」
- ・「弊社の事業規模では、要員の責任・権限を与えて管理することは難しく管理職への負担ばかりが増えているのが現状(非適用)」

4-1. 運輸事業者として、現在又は将来において、「安全に関する課題」と考える事項の回答(4モード)

「適用事業者」と「非適用事業者」の回答の傾向(4モード)



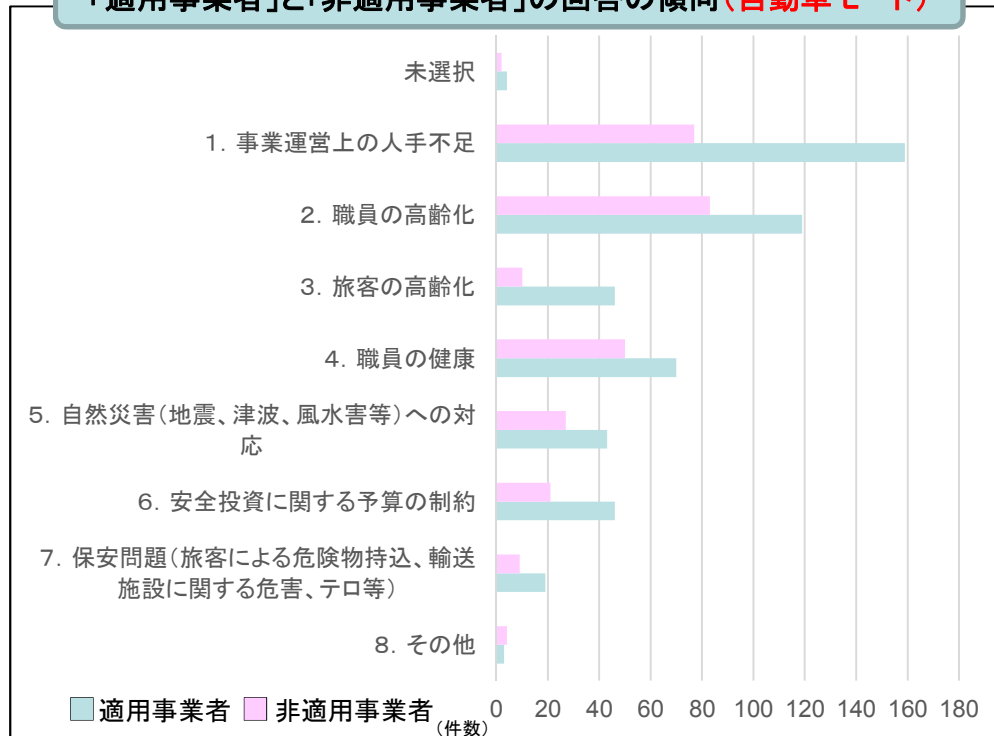
Q5. 運輸事業者として安全に関する課題と認識している事項(4モード) (複数回答可)

順位	適用事業者	件数	非適用事業者	件数
1位	事業運営上の人手不足	283件 (64%)	職員の高齢化	83件 (76%)
2位	職員の高齢化	221件 (50%)	事業運営上の人手不足	77件 (71%)
3位	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	171件 (38%)	職員の健康	50件 (46%)
4位	安全投資に関する予算の制約	115件 (26%)	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	27件 (25%)
5位	職員の健康	103件 (23%)	安全投資に関する予算の制約	21件 (19%)
6位	旅客の高齢化	85件 (19%)	旅客の高齢化	10件 (9%)
7位	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	80件 (18%)	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	9件 (8%)
8位	その他	22件 (5%)	その他	4件 (4%)

- ・「**人手不足**」、「**職員の高齢化**」、「**職員の健康**」は、希望する人員が採用できない経済・社会状況から、回答の上位となったものと考えられる。
- ・「**自然災害**」は、昨今の連続する大災害の発生及びそれらを踏まえた認識の高まりから、回答の上位となったものと考えられる。
- ・「**安全投資の拡大**」は、Q1.の回答状況から、事業者の取組の成果として比較的上位に選択されているものの、今後の課題とも認識されていると考えられる。

4-2. 運輸事業者として、現在又は将来において、「安全に関する課題」と考える事項の回答（自動車モード）

「適用事業者」と「非適用事業者」の回答の傾向（自動車モード）



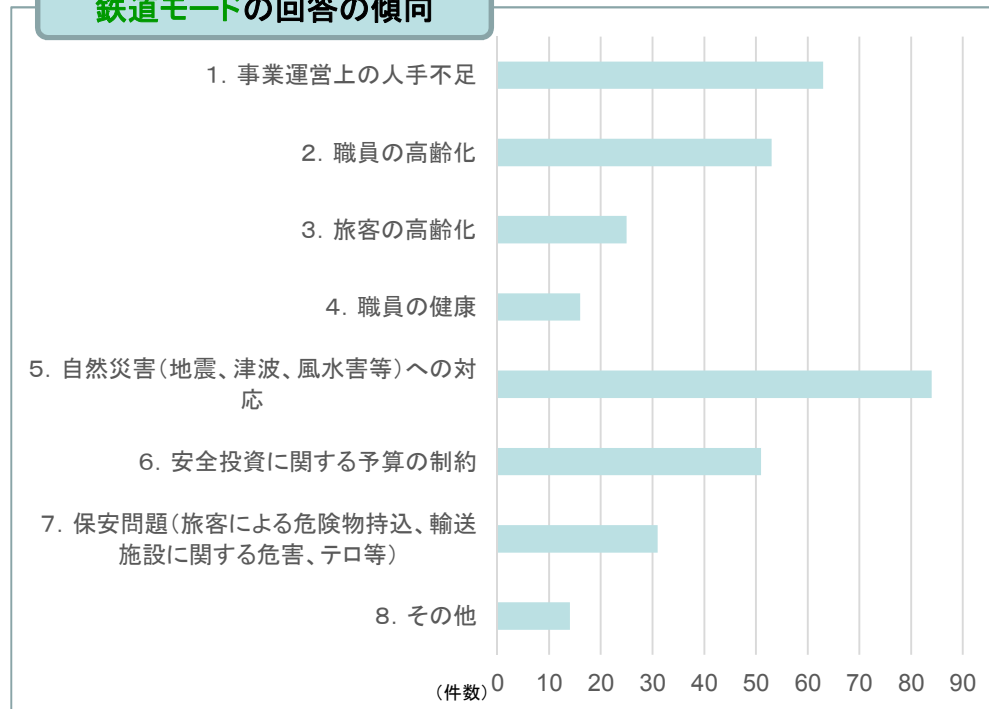
Q5. 運輸事業者として安全に関する課題と認識している事項（自動車モード）（複数回答可）

	適用事業者	件数	非適用事業者	件数
1位	事業運営上の人手不足	159件 (84%)	職員の高齢化	83件 (76%)
2位	職員の高齢化	119件 (63%)	事業運営上の人手不足	77件 (71%)
3位	職員の健康	70件 (37%)	職員の健康	50件 (46%)
4位	旅客の高齢化	46件 (24%)	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	27件 (25%)
5位	安全投資に関する予算の制約	46件 (24%)	安全投資に関する予算の制約	21件 (19%)
6位	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	43件 (23%)	旅客の高齢化	10件 (9%)
7位	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	19件 (10%)	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	9件 (8%)
8位	その他	3件 (2%)	その他	4件 (4%)

・自動車モードの場合、適用・非適用を問わず「人手不足」、「職員の高齢化」、「職員の健康」は、希望する人員が採用できない経済・社会状況から、共通の課題として回答の上位となったものと考えられる。

4-3. 運輸事業者として、現在又は将来において、「安全に関する課題」と考える事項の回答(鉄道モード)

鉄道モードの回答の傾向



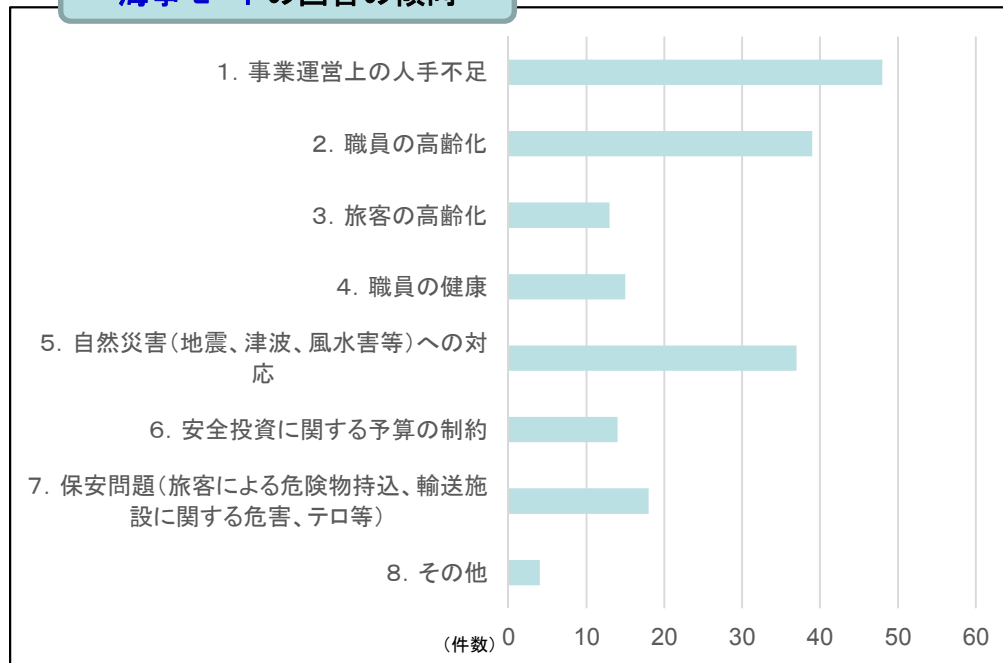
Q5. 運輸事業者として安全に関する課題と認識している事項(鉄道モード)(複数回答可)

順位	適用事業者	件数
1位	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	84件 (25%)
2位	事業運営上の人手不足	63件 (18%)
3位	職員の高齢化	53件 (16%)
4位	安全投資に関する予算の制約	51件 (15%)
5位	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	31件 (9%)
6位	旅客の高齢化	25件 (7%)
7位	職員の健康	16件 (5%)
8位	その他	14件 (4%)

- ・**鉄道モード**の場合、「**自然災害**」による運行に必要な施設・システムへの影響が大きいこと、昨今の連続する大災害の発生及びそれらを踏まえた認識の高まりから、回答の最上位となったものと考えられる。
- ・「**人手不足**」、「**職員の高齢化**」、「**職員の健康**」は、希望する人員が採用できない経済・社会状況から、回答の上位となったものと考えられる。
- ・「**安全投資の拡大**」は、Q1.の回答状況から、事業者の取組の成果として比較的上位に選択されているものの、今後の課題とも認識されていると考えられる。

4-4. 運輸事業者として、現在又は将来において、「安全に関する課題」と考える事項の回答（海事モード）

海事モードの回答の傾向



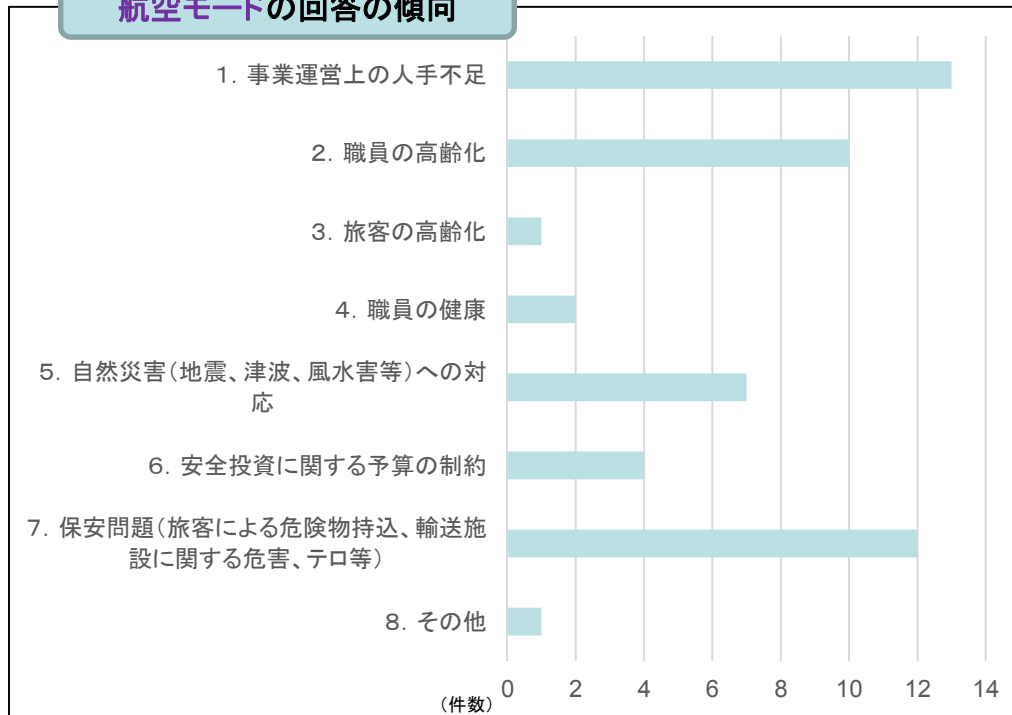
Q5. 運輸事業者として安全に関する課題と認識している事項（海事モード）（複数回答可能）

	適用事業者	件数
1位	事業運営上の人手不足	48件 (26%)
2位	職員の高齢化	39件 (21%)
3位	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	37件 (20%)
4位	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	18件 (10%)
5位	職員の健康	15件 (8%)
6位	安全投資に関する予算の制約	14件 (7%)
7位	旅客の高齢化	13件 (7%)
8位	その他	4件 (2%)

- ・海事モードの場合、「**人手不足**」、「**職員の高齢化**」、「**職員の健康**」は、希望する人員が採用できない経済・社会状況から、回答の上位となったものと考えられる。
- ・「**自然災害**」は、昨今の連続する大災害の発生及びそれらを踏まえた認識の高まりから、回答の上位となったものと考えられる。

4-5. 運輸事業者として、現在又は将来において、「安全に関する課題」と考える事項の回答(航空モード)

航空モードの回答の傾向



Q5.「運輸事業者として安全に関する課題と認識している事項(航空モード)(複数回答可)

	適用事業者	件数
1位	事業運営上の人手不足	13件 (26%)
2位	保安問題(旅客による危険物持込、輸送施設に関する危害、テロ等)	12件 (24%)
3位	職員の高齢化	10件 (20%)
4位	自然災害(地震、津波、風水害等)への対応	7件 (14%)
5位	安全投資に関する予算の制約	4件 (8%)
6位	職員の健康	2件 (4%)
7位	旅客の高齢化	1件 (2%)
8位	その他	1件 (2%)

- ・航空モードの場合、「**人手不足**」、「**職員の高齢化**」、「**職員の健康**」は、希望する人員が採用できない経済・社会状況から、回答の上位となったものと考えられる。
- ・「**保安問題**」は、社会の関心が非常に高いことから、安全に関する課題として強く意識して、回答の上位となったものと考えられる。

経験1年以上を有する運輸安全調査官の問題認識

大手事業者に対する評価の見直し

- 現行ガイドラインの見直し
 - ・輸送の現場で安全を担う者のモチベーション向上に関する観点の強調
 - ・現場社員のコンプライアンス欠如、安全文化が崩壊した事業者等への対応の観点の追加

中小規模事業者に対する効果的な評価

- 新たなガイドラインの策定
 - ・仕組みの構築が途上の事業者に対するガイドライン（中小事業者を念頭）
 - ・組織的な取組が困難な事業者に対するガイドライン（零細事業者を念頭）
 - ・グループ会社、親会社等との連携を念頭に据えた取組を促す観点（例：ヒヤリ・ハット情報の収集・活用、内部監査）

評価の実施方法・体制の見直し

- 大手事業者に対する評価間隔の延長（例：概ね3～4年に1回）
- ガイドライン項目を絞った評価の実施
- 優先順位付けによる効率的な評価の実施
（例：新規対象事業者＞問題のある事業者＞3回目の評価＞超優良大手事業者）

評価の質・量及び評価者のスキルの向上

- 幅広い知見の習得
（例：企業の財務・経営状況に関する分析能力）
- 調査官を教育・指導する者の配置
- 研修制度の充実や合同評価の効果的活用による
地方局職員のスキルアップ
- 調査官、地方局職員の増強

データ整備等バックアップ体制の構築

- 基礎的データの保有、データベースの整備
（事故発生件数と車両台数の推移など）
- 事業者情報の最新化
（経営トップ交代、自動車保険フリート契約割引率など）
- 事業者の取組状況を客観的に示すことが可能な指標
の開発（例：取組の充足率を深化）
- 室内に研修、セミナーを担当するセクションの設置