

運輸安全確保部会取りまとめ骨子案

1. 今後の運輸安全マネジメント制度に関する基本的な考え方

- 運輸安全マネジメント制度は、平成18年10月に導入され、陸海空の対象事業者9,657者のうち約5,000者を評価。普及啓発セミナーを約350回開催。制度は概ね定着。事故件数、事故原因等からも一定の効果。
- これは、制度を普及し、定着させることを目的として官民が精力的に取り組んできた成果。
- 一方、未だ取組の途上にある事業者も存在すること、自動車輸送分野においては、相当数の事業者が努力義務に止まっていること、テロ、感染症等の新たなリスク、自然災害リスク等への取組の促進等の課題がある。
- 今後の運輸安全マネジメント制度の推進に当たっては、①安全に対する社会的な要請が相対的に大きい分野・事業者に対して重点的な取組を実施するとともに、②安全管理体制の構築の途上にある事業者に対しては、その構築に向けた取組を効果的に支援し、また、③努力義務に止まる事業者（以下、「努力義務事業者」）に対しては、運輸安全マネジメント制度への自主的な参画を求めることが必要である。
- とりわけ、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故を契機として、貸切バス事業者に対する安全性の確保の要請が高まり、道路運送法が改正されたことを踏まえると、当面は、貸切バス事業者に対する取組に重点を置くべき。
- また、国土交通省は、運輸安全マネジメント制度の10年間の知見を踏まえて、ガイドラインの見直し、運輸安全マネジメント評価の類型化等を行うとともに、今後、より効果的に評価を行うため、評価体制の強化や安全統括管理者との密接な連携等の措置を講じることが必要。
- さらに、努力義務事業者であっても、運輸事業において、安全の確保が基本的使命であることは変わらない。各種インセンティブの付与等自主的な安全管理体制の構築を促すための措置を講じるべき。
- これらに加えて、日進月歩の情報通信技術にも目を向け、運輸事業の安全管理にどのような影響を与えるか、継続的に議論を行うことが求められる。
- 以上の措置を総合的に推進していくことにより、運輸安全マネジメント制度自体のスパイラルアップが図られる。

2. 当面重点的に実施すべき措置

軽井沢スキーバス事故を受けた道路運送法の改正と連動して、以下の措置を重点的に推進。

- ①貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価を重点的に実施する（P）
- ②道路運送法における事業許可の更新制等との連携を検討する（P）

3. 努力義務事業者における取組を促進するための方策

- (1) インセンティブの付与による運輸安全マネジメント制度への自発的参加
運輸安全マネジメントのさらなる活用促進に向けたインセンティブ（後述）と連動して、運輸安全マネジメント評価を希望する事業者に対し、自発的に安全管理規程の制定及び安全管理統括管理者の選任を行うことを奨励。
- (2) 一定以上の行政処分を受けた事業者における運輸安全マネジメント（P）
一定以上の行政処分を受けた事業者であって、組織的な安全管理の取組が可能な者に対し、安全管理規程の制定と安全統括管理者の選任を求める。
- (3) 制度対象事業者の範囲の拡大
現在、300両以上の車両を保有する事業者が制度の対象となっているトラック事業、タクシー事業に関し、適用範囲の拡大を検討する。

4. 事業者の取組の深化を促進する方策

- (1) 社会環境の変化に応じたガイドラインの見直し
人手不足、高齢化、車両・施設の老朽化等顕在化しつつある課題への対応やテロ・感染症等新たなリスクと考えられる分野への対応、災害への対応等の要素を新たに追加。また、事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用において、報告者に不利益が生じない仕組みの確立と意識の醸成が重要であることや内部監査において、民間リスクマネジメント会社等の第三者を活用することも有効であること等を追加する。

(2) 安全統括管理者への支援

運輸事業者における安全管理の向上のためには、安全統括管理者の役割が極めて重要である。また、安全統括管理者の活動を支援する上では、国土交通省と安全統括管理者間及び安全統括管理者間の連携を日ごろから密に図っていくことが有効である。このためのプラットフォームとして「CSMO (Chief Safety Management Officer) フォーラム」を創設。具体的には、国土交通省と安全統括管理者間のコミュニケーション・ツールとして、安全統括管理者ヒアリングやITを活用したオンライン相談の実施を検討する。また、安全統括管理者間の連携強化策として、全国規模、地方ブロック単位で安統管ネットワーク会議を実施する。

(3) 自主的な取組を促進するためのインセンティブの強化

努力義務事業者の自主的な参画及び既に取組を進めている事業者の更なる深化の促進の両面から、インセンティブは重要。具体的には、運輸安全マネジメント制度に関する表彰制度の創設、業界団体による優良事業者認定制度との連携を検討する。また、運輸安全マネジメント制度に参画する優良事業者に対する取扱いについて、損害保険会社との連携を強化する。

(4) 中小規模事業者への対応

これまでの実績や事業者アンケートから、運輸安全マネジメントの取組を難しいと感じる中小規模事業者が少なからず存在。このため、中小規模事業者向けガイドラインを策定するとともに、自社で運輸安全マネジメントを実施するに当たっての第三者(民間リスクマネジメント会社等)の活用について奨励。この場合、グループ、系列事業者、協力会社間の連携も効果的であり、これらの中核となる企業が取組をリードすることを促進するための施策を検討。さらに、安全管理体制の構築について、オンラインで支援する体制も検討する。

5. 効果的な評価を行うための体制の強化

これまでの10年間の制度の運用実績を踏まえると、既に高いレベルで安全管理体制が構築されている事業者に対しては、より高いレベルに到達するための高度な助言が求められ、また、安全マネジメントの取組みの途上にある事業者に対しては、よりわかりやすく、取組のきっかけになるような助言が求められる等評価職員に求められるスキルは多様化、高度化しつつある。

このため、評価職員のスキル向上のための人材育成方策の強化、これまで10年間の評価事例を類型化したデータベースの作成等による効果的な評価の基盤となるデータ分析力・提案力の強化等の措置を講じることが必要。

6. 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用

急速に発展する情報通信技術は、運輸事業を大きく変化。特に、近年、自動車について、ナビゲーションシステム等が普及するとともに自動運転技術も開発が進められるなど運転支援システムが急速に進歩。また、デジタル・タコメータやドライブ・レコーダのデータを活用した運行管理システムの開発も進められているところ。より効率的・効果的な安全管理体制の構築のため、ビッグデータ解析、IoT や AI の技術進歩を視野に入れて、運輸安全マネジメント分野への情報通信技術の活用を検討していくことを期待。