

運輸安全マネジメント制度導入3周年を迎えて

～運輸安全マネジメント制度の実施状況～

(平成20年10月～平成21年9月)

平成21年11月

国土交通省 大臣官房 運輸安全政策審議官

目 次

1. はじめに	1
2. 「運輸安全マネジメント制度」とは	2
2. 1 「運輸安全マネジメント制度」の概要	2
2. 2 国土交通省における「運輸安全マネジメント制度」に係る取組み状況	3
3. 「運輸安全マネジメント制度」に対する有識者の皆様の声	7
4. これまでの「運輸安全マネジメント評価」の実施状況	9
4. 1 評価実施事業者	9
4. 2 評価結果	10
5. 運輸事業者の取組みのご紹介	16
6. 評価実施事業者の皆様の声	23
6. 1 評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果	23
6. 2 評価に対する意見・要望等	25
7. 「運輸安全マネジメント制度」の更なる充実・強化に向けて	27
8. 参考資料	28
8. 1 「運輸安全マネジメント制度」の歩み	28
8. 2 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧	31
8. 3 他の事業者の参考となる取組事例集	34
8. 4 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）	71
8. 5 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	75

1 はじめに

輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の改善・向上取組みが不可欠な最重要課題です。

国土交通省では、平成17年に起きた運輸事業における事故・トラブルを引き金として、陸・海・空の輸送モード横断的に事業者自らがトップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、事業者内部における安全意識の浸透・安全風土の構築を図ることをねらいとした「運輸安全マネジメント制度」を平成18年10月から導入し、今般、制度導入3周年を迎えることができました。

これまでに実施した「運輸安全マネジメント評価」では、大手事業者においては、モード間や事業規模等によって差があるものの、安全管理の仕組みが概ね構築され、運用や、安全管理システムの改善がなされていることが判明しています。一方、「運輸安全マネジメント評価」を受けた多くの事業者から、「本制度は有効である」旨の回答をいただいています。また、多くの事業者から、例えば、「現場とのコミュニケーションが充実し、現場からも安全に対する課題、改善策を報告できる体制ができた」、「経営陣、各管理者、各部門、各現場の社員の安全意識が高まってきた」などといったお声を頂いており、本制度導入による一定の効果が現れてきたものと考えています。

国土交通省では、今後とも、運輸業界への本制度の一層の浸透・定着・深度化を図るとともに、中小事業者への定着、安全情報発信の充実、運輸安全マネジメント評価の質の向上等に取り組むことにより運輸事業の総合的な安全対策の推進に全力を尽くし、事業者の皆様とともに安全に向けた取組みの強化、ひいては、国民の皆様への安全・安心の輸送サービスの提供・確立を図っていきたいと考えています。

運輸事業の安全の推進に携わっておられる皆様におかれましては、引き続き、運輸安全行政、そして運輸業界全体の安全性の向上に向け、より一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

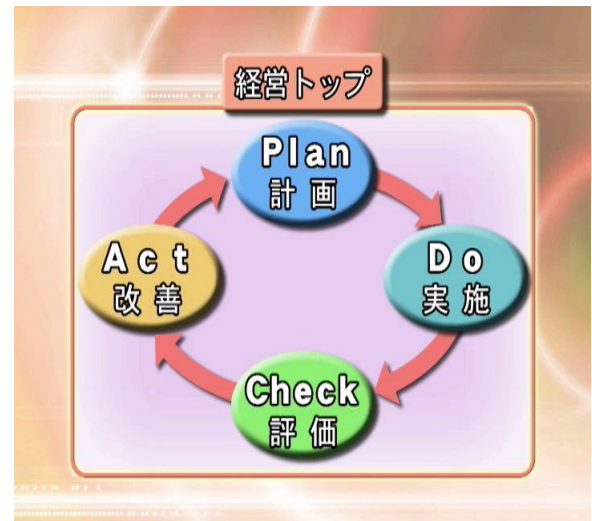
国土交通省大臣官房
運輸安全政策審議官
大野 裕夫

2 「運輸安全マネジメント制度」とは

2.1 「運輸安全マネジメント制度」の概要

国土交通省が平成18年10月から導入している「運輸安全マネジメント制度」は、鉄道、自動車、海運、航空の各運輸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・改善し、それらの取組み状況を「運輸安全マネジメント評価」の実施により確認し、改善すべき点を助言するなどして、国と運輸事業者の皆様と一緒に運輸の安全を高めようという制度です。

「運輸安全マネジメント制度」においては、運輸事業者自らが、経営トップの主導のもと、安全管理体制を構築し、図のようなPDCAサイクルを適切に機能させます。PDCAサイクルとは、計画に基づき実施し、それを評価して改善に結びつけ、その結果をさらに次の計画に活かすという仕組みです。運輸事業者は、このサイクルに基づいて、安全管理の取組みを繰り返しながら徐々にスパイラルアップ（継続的改善）させることが求められています。



運輸安全マネジメント評価の様子

「運輸安全マネジメント評価」は、通例、3名程度の評価職員が1～2日間の日程で運輸事業者の本社等に出向き、経営トップをはじめとする経営陣の皆様から、安全管理体制の構築・改善の状況について直接インタビューを行い、関係書類を確認することにより、事業者の安全管理体制が適切に構築され、それがマネジメントシステムとして適切に運用しているかどうかについて、「安全管理規程に係るガイドライン」に規定されている14項目に基づき確認し、優れた点については褒め、改善すべき点については、改善に向けたやり方などを適宜助言します。

(運輸安全マネジメント評価の日程例)
(2日間評価の場合)

評価 1 日目		評価 2 日目	
13:10	オープニングミーティング	10:00	監査部長インタビュー
13:30	トップインタビュー	11:00	関係書類確認
14:30	安全統括管理者インタビュー	12:00	評価チーム内部打合せ
16:00	安全推進部長インタビュー	15:00	クロージングミーティング
17:30	初日終了	15:30	評価終了

2. 2 国土交通省における「運輸安全マネジメント制度」に係る取組み状況

平成20年10月から平成21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

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20年10月から大手の運輸事業者を対象として、3回目の運輸安全マネジメント評価を開始しています。

一方、各地方運輸局等においても、各地方運輸局管内に所在する運輸事業者を対象として、1回目の運輸安全マネジメント評価を実施しています。

これら運輸安全マネジメント評価の実施結果概要は後述いたします。（4を参照）

(2) 小規模事業者への対応

これまでの評価により、全般的にみて基本的な安全管理の体制、関連規程類の整備等の枠組みについては概ね構築されている一方で、その取組み内容については、十分でない部分も見受けられ、事業者間あるいはモード間で程度の差があることが判明しており、特に、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。）においては、総じて、取組み途上であることから、小規模事業者に適した安全管理体制の構築・運用のあり方とその手法を確立することが急務の課題となっています。

このため、平成21年1月以降、小規模事業者がより効果的に安全管理に

取り組むことができるよう、運輸審議会安全確保部会の専門委員の皆様のご指導を賜りながら、「安全管理規程に係るガイドライン」に代わる小規模事業者向けのガイドラインの検討を進め、平成21年6月、冊子「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」を策定・公表しました。

国土交通省では、評価対象の全事業者に対して、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着を図りつつ、早期に1回目の評価を完了するため、上記冊子を指針とし、平成21年6月から、それぞれの小規模事業者に適した効率的な方法での評価を実施しています。

(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、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で、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の中には、マネジメントシステムの観点から未だ十分でないものが見受けられました。また、事業者からは、「国においても、セミナーなどの開催、他の事業者の優れた取組み事例の周知・紹介など、事業者をサポートして欲しい。」という声が多く寄せられています。

このため、運輸安全監理官室では、これら取組みに係る事業者への支援のための施策を推進するため、以下の取組みを行っています。

- ① 平成21年12月、金子国土交通大臣出席のもと「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を東京で開催し、各運輸事業者の経営幹部をはじめとする約1,200名の運輸事業者等の皆様が傍聴されました。



H20.12.1 運輸安全シンポジウム全体風景

② 平成20年8月から、安全管理体制を構築・改善する上で必要となる実務クラスの知識を深めて頂くため、「安全管理規程に係るガイドライン」、「内部監査」、「リスク管理」をメニューとする少人数制の運輸安全セミナーを毎月、国土交通省内で定期的を開催しています。

③ 多くの事業者が取組み途上である事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用の仕組み（以下「リスク管理」といいます。）について、平成18年度から平成20年度までの間、運輸事業者に特化したリスク管理のモデル構築等に関する調査検討を行い、その結果を踏まえ、平成21年6月に冊子「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード編）」を作成・公表しました。

今後、上記調査検討の成果をもとに、自動車以外のモードへの水平展開などリスク管理のモデル構築等に関する調査検討を進めていくこととしています。

④ 今後、長期的視点にたつて、運輸安全マネジメント制度を導入した結果、各事業者において、安全の取組みがいかに進められ、事業者内部で安全文化がいかに醸成・改善されているか、ヒューマンエラーを起因とする事故・トラブルの発生状況がいかに変化しているかなど、本制度導入による効果・検証を逐次行い、それらの結果をもとに、制度の見直し・改善に繋げていく必要があります。

しかしながら、現時点において、運輸安全マネジメント制度のねらいである、事業者の安全文化の醸成・改善の程度を推し量る評価手法は確立されていません。一方で、運輸事業における事故・トラブルの発生状況をはじめとする定量的なデータについても、制度導入による効果把握のための定量的な指標として活用することができるか否か、また、それらデータを指標として活用する際、どのような点に留意すべきかなど、精査・整理する必要があります。

このため、運輸安全監理官室では、平成20年度に、上記課題等を踏まえ、未だ明らかとなっていない運輸安全マネジメント制度導入による効果・検証のための指標の策定に向け、学識経験者に対して助言を求めながら、以下に示す事項を調査検討しました。

- 1) 安全文化の評価手法に関する国内外の知見の整理
- 2) 安全文化の醸成を評価する手法の検討
- 3) 運輸安全の確保に関連する既存データの収集・分析等

今後、運輸安全監理官室では、上記調査検討の成果をもとに、国土交通政策研究所と連携して、運輸事業者の安全文化の具体的な評価分析ツールの策定作業を進めることとしています。

- ⑤ 国土交通省では、従来から、運輸事業者の皆様に対しまして、輸送の安全に関する各種情報の公表等に努めてきたところですが、平成21年度、各事業法に基づく安全管理規程の作成及び届出が義務づけられている運輸事業者約1000社に対し、「運輸安全マネジメント制度に係る情報提供に関するアンケート」を行い、「運輸事業者の皆様自らが安全管理体制の構築・改善を行う上で真に有効かつ必要な輸送の安全に関する情報及びその提供のあり方」等に関する調査検討を進めています。
- ⑥ 事業者等に運輸安全についての理解を深めてもらいながら、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行っていくため、平成20年1月から以下の内容の「メルマガ『運輸安全』」を運輸事業者等の皆様に対して2ヶ月に1回発行・配信しています。平成21年10月からは、メルマガの内容を一新させました。今後は、安全情報提供の一層の充実をはじめ、良質な情報の発信に取り組んでいきます。

- 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。トピック的なもの
- 運輸安全マネジメント制度についての解説
- 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執筆
- 最近の事故、ヒヤリ・ハット情報の中から
- 運輸安全の新技術紹介
- その他：特集 等

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

または、インターネットで「国土交通省 HP」から「運輸安全政策」で検索してください。

（4）運輸安全マネジメント評価に係る技量の向上と体制の充実

公正かつ適切な評価の実施は、これら業務に従事する職員（以下「評価員」といいます。）のインタビュー技法等の力量に委ねられるといっても過言でないことから、評価員の評価に関する力量の充実・強化を図ることが必要です。

このため、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ほか、ISO9001審査員補研修、ISO内部監査員研修、コミュニケーション啓発研修等のマネジメントに関する研修などを実施しています。

また、評価員となる地方局の職員に対しては、運輸安全マネジメント研修を受講させるほか、OJTを兼ね、逐次、本省評価への立会や運輸安全調査官との合同評価を実施しています。

3 「運輸安全マネジメント制度」に対する有識者の皆様の声

運輸安全マネジメント制度推進にご参画・ご協力いただいている有識者の皆様からいただいたメッセージをご紹介します。

真価問われる運輸安全マネジメント制度

前国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官 谷山 將
(社団法人日本倉庫協会顧問)

私は昨年7月運輸安全政策審議官に就任してすぐに、多くの運輸企業の社長、安全統括管理者の方々から、運輸安全マネジメント制度についての率直な意見・感想を直接お聞きする機会を得た。多くの肯定的意見の中、ある社の安全統括管理者の「この制度は、不況期にこそ真価が問われる」との言葉が強く印象に残った。それから数ヶ月後にこの不況。各企業はまずはコスト削減に走る。安全コストも決して例外ではない。

昨年のシンポでは別の安統管が、最後は「これでは安全は守れないと机をひっくり返す」気概が必要だと。まさにそういった場面が実際に起きているかもしれない。

この制度の基本は、安全確保に対する企業の「自立」性とマンネリ打破のための「継続」性の確保。その中でも肝は安全統括管理者の役割にあると思っている。安統管の権限と責任を明確にし、不況に際してもしっかりと活躍できるよう設計されている。

しかし、制度ができているからといって安統管任せでは可哀想だ。安統管が「ここだけは譲れません」といえるだけの安全風土が社内で醸成されているかがポイントとなる。国は決して出過ぎてはいけないと思うが、安全風土の確立のため、次の三点について積極的に進めていいのではないか。

第一は、安全風土の評価をしっかりと行うことである。通常の評価において、経営トップをはじめとして社内全体に「安全風土」が築きあげられているかどうか確認し、不十分な場合にはそのフォローアップを行う。これは「言うは易い」がなかなか大変だ。調査官の技量アップは当然のこととして、現場に対する調査の必要性も含めて、原局とも協力して新たな評価手法の開発が今求められている。

第二は、各社が安全マネジメントに取り組むためのインセンティブ付与である。当時から評価にはっきりわかる優劣をつけてほしいという要望は少なからずあったし、評価と監査との関係もまだ整理されていない。この点については、民間活力の活用も一つの検討課題だと思う。

最後に、原局や運輸安全委員会との協力である。運輸安全マネジメントも運輸の安全を凶るための一つの手法に過ぎない。安全部局の知見や運輸安全委員会の事故分析と常に情報共有しながら、全体として運輸の安全に向上に努めてほしい。

以上若干の私見を述べさせていただいた。制度創設4年目に入り、正にこの制度の真価が問われる時期に至ったと思う。新運輸安全政策審議官の下、また新しい気持ちで運輸の安全に取り組むことを期待してやまない。

「運輸システムを守るために」

東京大学大学院工学系研究科教授 河内 啓二

1. 決め手はないけれど

運輸システムの事故を防ぐためにいろいろな取り組みが行われている。しかし、これさえやっていけば安全であるという決め手は見つかっていない。当たり前のことであるが、我々が相手にしている対象は、複雑な上に広範囲に渡り、そして時間とともに変わっていく。それまでは考えなくても良かった要因が、ある時期から極めて危険なものに変わっていくこともあるのです。いつも目を開いてシステムを見つめ続け、素早く対策を考えることがどうしても必要です。

2. 自主的にやる

同じような運輸システムを運営している組織を比べてみると、事故の少ない組織の特徴がいくつかわかっている。ある組織を、そうした特徴を持った組織に近づけて行けば、安全性は高まるのではないかと我々は考えている。

安全な組織に共通な特徴の1つに自主的に安全対策を考え、それを常に現状に合わせて行くというものがある。この特徴は今まで日本の組織に不足しがちでした。運輸安全マネジメント制度は、この点を改善したいというのが大きな目的の1つです。従って、行政側がいくら頑張っても、現場の組織が対応しなければ目的は達成できないのです。

3. トップの言葉

私の関係している運輸システムの1分野では、幸いなことにまず安全という共通認識が広く得られている。過去の不幸な事故の体験や見聞が、このような認識を事業者によらず、組織の地位によらず広く行き渡らせた原因です。しかしこの共通認識を自明のこととして言葉として出すことを省略すると、時として思いがけない事故やインシデントの続発に到ることがある。組織のトップがまず効率だのまず採算だのと話したり書いたりすると、組織が過剰に反応してしまうのです。組織のトップや作業者のリーダーは、まず安全ということを繰り返し、省略せずに口に出すことが重要です。

組織として仕事をする場合、どうしても地位の上下が生じます。この上下関係も安全性に大きく作用します。上位者が強すぎていわゆる上意下達になると、組織の安全性は損なわれるのです。一方、下位者が上位者を無視して勝手に行動するのも大変危険です。両者の中間に安全のために望ましい上下関係があることは当然ですが、さて、具体的にどれ位が適切かと言うと、なかなか難しい。上位者と下位者の力量にもよるし、対象としている作業内容にもよるでしょう。ただ一般に、上位者の言葉に誤りを感じた時に、それを下位者が指摘できること、上位者が下位者の指摘を真剣に検討できる関係が望ましいのです。また、下位者が上位者の言葉に誤りを感じない時は、上位者の言葉を尊重して行動することも大事です。一般に日本の組織では安全性のための望ましい関係より、上意下達が強すぎる傾向にあるので、いわゆる風通しの良い組織が推奨されることが多いのです。

以上、運輸安全マネジメント制度の背景になった考え方の一部を説明しました。この制度がうまく機能して、事故が減少することを願っています。

4 これまでの「運輸安全マネジメント評価」の実施状況

4.1 評価実施事業者

平成20年9月から平成21年8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事業者は、以下の表のとおりです。

各運輸モードにおける運輸安全マネジメント評価の実施状況
(平成20年9月～平成21年8月)

実施部局	評価実施事業者数							合計	
	回数	鉄道分野	自動車分野			海運分野	航空分野		
			バス	タクシー	トラック				
本省(運輸安全 監理官室)	1回目	11	0	0	1	11	2	25	134
	2回目	10	13	3	10	18	6	60	
	3回目	21	10	3	3	3	9	49	
北海道運輸局	1回目	12	2	1	1	22		38	
東北運輸局	1回目	11	7	0	3	6		27	28
	2回目	0	1	0	0	0		1	
北陸信越運輸局	1回目	24	2	0	3	6		35	
関東運輸局	1回目	25	8	6	20	88		147	
中部運輸局	1回目	14	4	2	13	58		91	
近畿運輸局	1回目	13	2	5	6	39		65	67
	2回目	0	1	0	1	0		2	
神戸運輸監理部	1回目					16		16	
中国運輸局	1回目	14	3	1	4	15		37	
四国運輸局	1回目	8	0	0	4	26		38	
九州運輸局	1回目	12	3	1	3	167		186	
沖縄総合事務局	1回目	1	1	0	0	12		14	
合計		176	57	22	72	487	17	831	

4. 2 評価結果

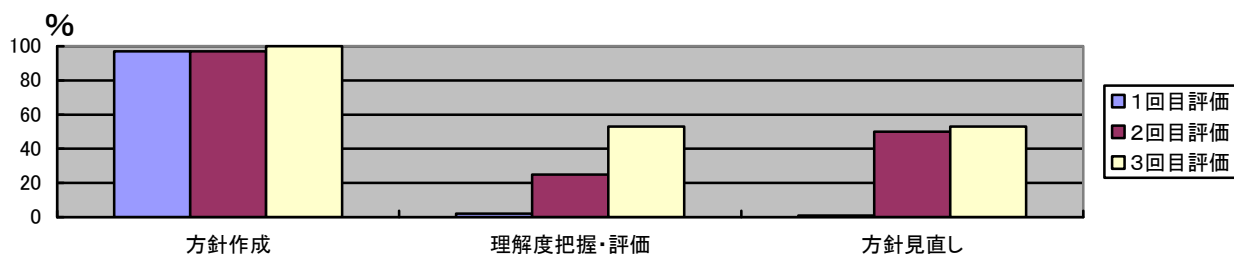
(1) 全般的な傾向

運輸安全監理官室によ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120事業者（以下「大手事業者」といいます。）について、平成18年10月の運輸安全マネジメント制度（以下「制度」といいます。）導入以降、この3年間で実施した評価においては、以下のような取組み傾向を確認しており、モード間や事業規模等によって差があるものの、安全管理のための仕組みを概ね構築し、運用し、改善がなされていることが判明しています。

① 安全方針

安全方針の見直し 1% → 53%

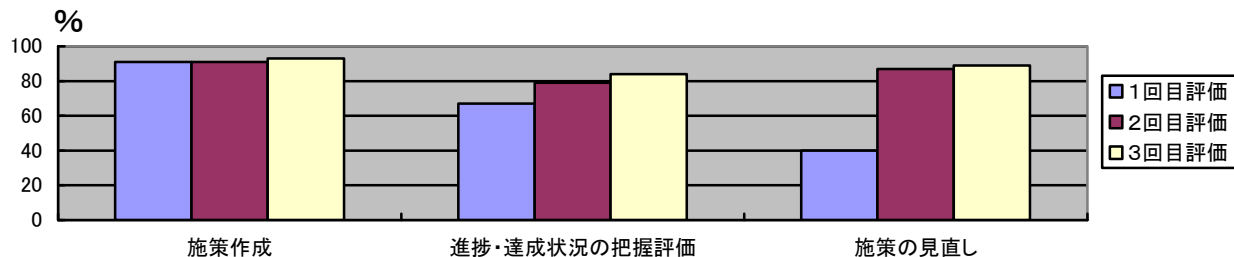
ほとんどの事業者では、安全方針は制度導入以前から作成されていましたが、制度導入以降、社員の安全方針に関する理解度の把握・評価や定期的見直しなど、安全方針の実効性を高めるための取組みが行われてきています。



② 安全重点施策

安全重点施策の見直し 40% → 89%

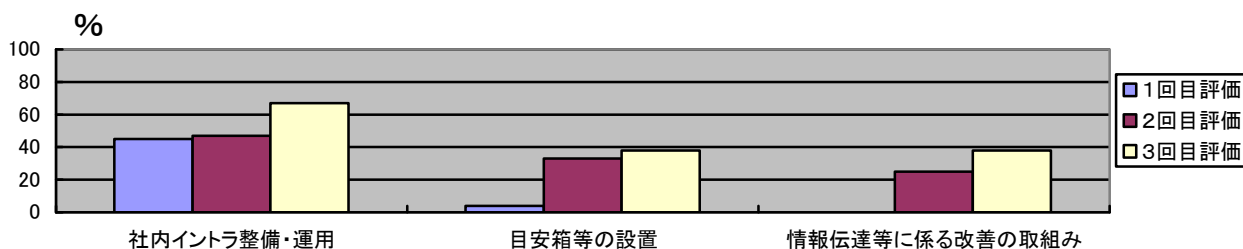
ほとんどの事業者では、安全重点政策（目標・取組み計画等）は制度導入以前から作成していましたが、制度導入以降、施策の進捗・達成状況の把握・評価や施策の見直しなど、安全重点施策の実効性を高めるための取組みが行われてきています。



③ 情報伝達・コミュニケーション

目安箱等の設置	4%	→	38%
情報伝達に係る改善の取組	0%	→	38%

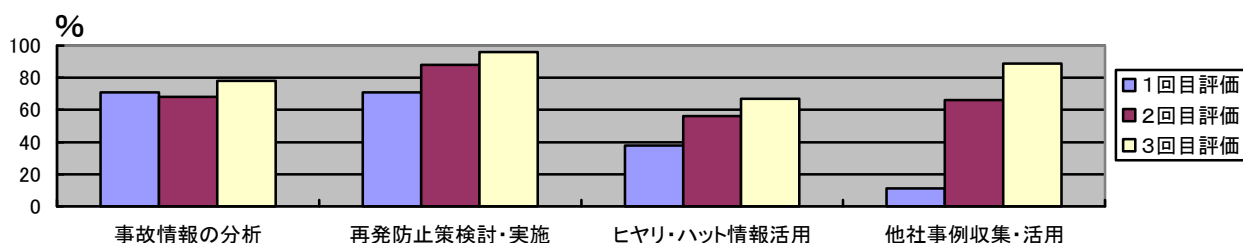
社内の横断的・縦断的な輸送の安全に係る情報伝達・コミュニケーションの充実を図る取組みが進んできています。



④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

再発防止対策検討・実施	71%	→	96%
ヒヤリ・ハット情報活用	38%	→	67%
他社事例収集・活用	11%	→	89%

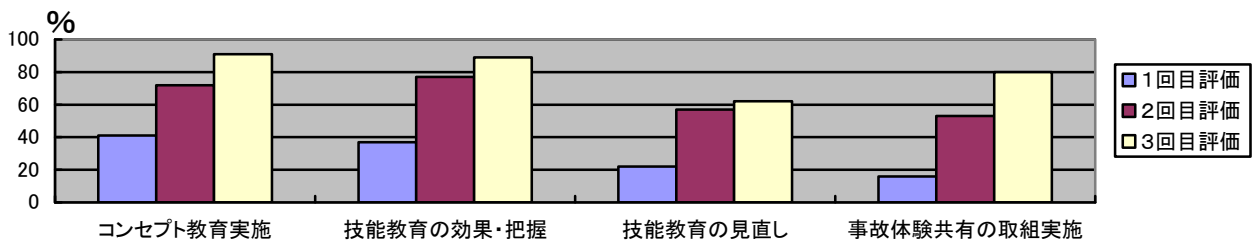
事故情報の収集は制度導入以前から行われていましたが、それを再発防止に活用する取組みが進んできています。また、ヒヤリ・ハット情報を収集し、それを再発防止に活用する取組みや他社事例を自社の安全対策に活用する取組みが進んできています。



⑤ 教育・訓練

事故体験共有の取組実施	16%	→	80%
-------------	-----	---	-----

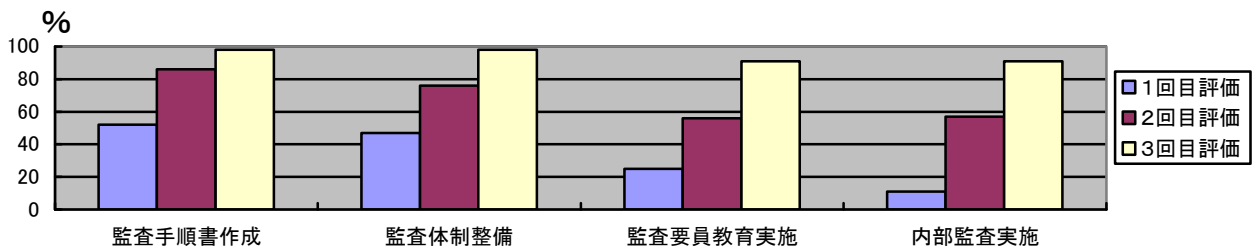
制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練が実施されており、技能教育の効果・把握や見直しの取組みが進んできています。また、過去発生した事故体験共有の取組みが進んできています。



⑥ 内部監査

内部監査の実施 11% → 91%

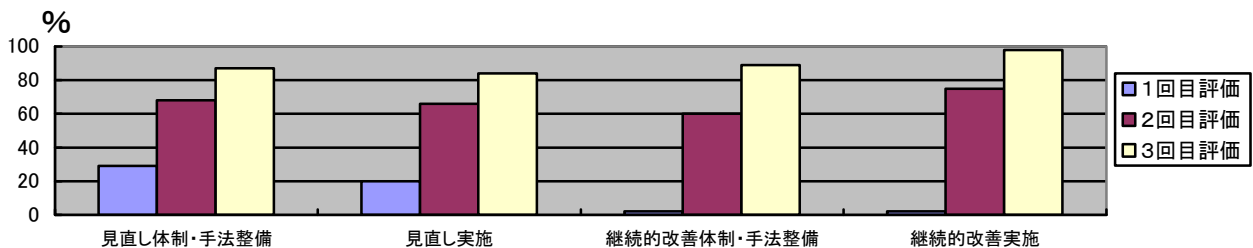
安全管理体制に係る内部監査については、制度導入当初はほとんどの事業者において実施されていなかったが、手順書が作成され、体制整備や内部監査要員に対する教育が行われ、内部監査が実施されてきています。



⑦ 見直し・継続的改善

見直しの実施 20% → 84%

安全管理体制全般の見直し・継続的改善については、制度導入当初はほとんどの事業者で取組みが行われていなかったが、実施体制・手法が確立し、実施されてきています。



(2) 分野別の取組みの傾向・特徴

大手事業者について、鉄道、自動車、海運及び航空各分野の制度に係る取組みの傾向・特徴は以下のとおりです。

① 鉄道分野

- ・ 全体的に制度に係る各種取組みの質が比較的高く、かつ、改善の幅も大きい。
- ・ 安全重点施策の達成・進捗状況を把握・評価し、見直しを図る取組みが増加している。
- ・ 自社の事故情報に加え、ヒヤリ・ハット情報や他社事例を収集し、安全対策に活用している取組みが増加している。
- ・ 技能教育の効果把握・評価と見直しの取組みや事故体験共有の取組みが増加している。
- ・ 安全管理体制に係る内部監査を実施している事業者や安全管理体制全般の見直し・継続的改善を実施している事業者が顕著に増加している。

② 自動車分野

- ・ 全体的に制度に係る各種取組みの改善がなされてきているが、取組みの進んだ一部事業者以外の事業者については、取組みの質（特に、輸送の安全に関するP D C AサイクルのC・Aの取組み）の改善が望まれる。
- ・ 自社の事故情報に加え、ヒヤリ・ハット情報や他社事例を収集し、安全対策に活用している取組みが増加している。
- ・ 安全重点施策の達成・進捗状況を把握・評価し、見直しを図る取組みが増加している。
- ・ 事故体験共有の取組みが増加している。
- ・ 安全管理体制に係る内部監査を実施している事業者や安全管理体制全般の見直し・継続的改善を実施している事業者が顕著に増加している。

③ 海運分野

- ・ 全体的に制度に係る各種取組みの改善がなされてきているが、I S M（国際安全管理システム）を認証取得している事業者以外の事業者については、取組みの質（特に、輸送の安全に関するP D C AサイクルのC・Aの取組み）の改善が望まれる。
- ・ I S Mを認証取得している事業者においては、I S Mに基づく安全管理の取組みが行われており、他の事業者に比べ、制度に係る各種取組みの仕組みの質が高い事業者が多い。
- ・ 自社の事故やヒヤリ・ハット情報、他社事例を収集し、安全対策に活用している取組みが増加している。
- ・ 安全管理体制に係る内部監査を実施している事業者や安全管理体制全般の見直し・継続的改善を実施している事業者が顕著に増加している。

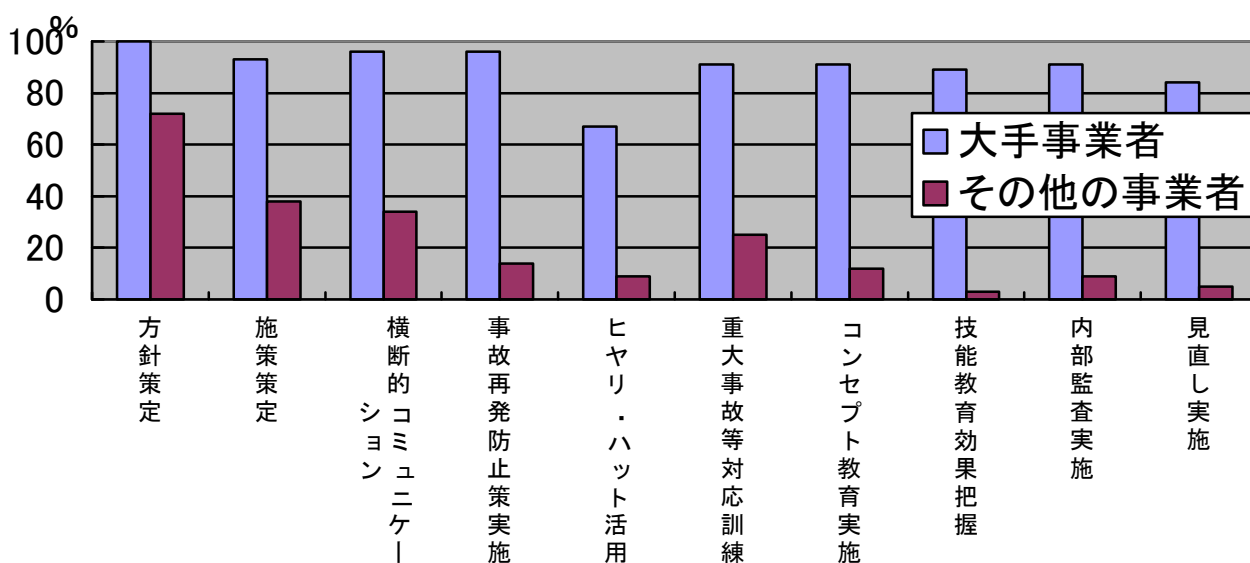
④ 航空分野

- ・ 制度導入以前からS M S（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、他の分野に比べ、制度に係る各種取組みの質が高い。

- ・ 安全方針の社員の理解度の把握・評価の取組みが増加している。
- ・ 技能教育の効果把握・評価と見直しの取組みや事故体験共有の取組みが増加している。
- ・ 安全管理体制に係る内部監査を実施している事業者や安全管理体制全般の見直し・継続的改善を実施している事業者が顕著に増加している。

(3) 問題点・課題

① 制度に係る取組みについて、以下のグラフのとおり、大手事業者とその他の事業者の差が大きく、下記②の問題点等も相まって、その他の事業者に対する1回目の運輸安全マネジメント評価を早期に実施していく必要があります。



② 下の表のとおり、未だ1回目の評価を実施していない安全管理規程作成義務付け対象事業者が多く、今後、早期に1回目評価を実施する必要があります。

未だ1回目の評価を実施していない事業者数 (平成21年8月末現在)						合計
鉄道分野	自動車分野			海運分野	航空分野	
	バス	タクシー	トラック			
446	9	7	29	3218	なし	3709

③ 大手事業者においては、輸送の安全性の更なる向上を図るため、例えば、以下のような取組みを行うことが期待されます。

- ・ 経営トップの主体的関与を引き続き継続すること
- ・ 安全方針に係る社員の理解度を具体的かつ詳細に把握し、その結果を踏まえ、安全方針の取組みの見直し・改善を行うこと

- ・ 輸送の安全に係る自社の課題・弱点を詳細かつ具体的に把握し、それら課題等の解決・改善に向けた目標と取組み計画を安全重点施策に盛り込むこと
 - ・ 情報伝達及びコミュニケーションの取組みについて、形骸化・マンネリ化を防止するため、情報伝達等の手法等の見直し・改善を逐次行うこと
 - ・ 実施した事故再発防止策の効果・検証、事故、ヒヤリ・ハット情報の背後要因分析手法の高度化を図るとともに、事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の取組みの趣旨・やり方等の理解を深めるための教育・訓練の実施など、事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の取組みの充実・強化に向けた業務環境整備をさらに充実すること
 - ・ 各種教育・訓練の効果・有効性を具体的かつ詳細に把握し、その結果を踏まえ、当該教育・訓練の取組みの見直し・改善を行うこと
 - ・ 内部監査自体の有効性の把握・検証、内部監査要員の監査に必要な力量の把握・検証の実施など、内部監査の取組みの充実・強化を図ること など
- ④ 事業者にとって役立つ、より適切な評価業務の遂行に向け、評価を実施する職員の評価に必要な力量を更に向上させる必要があります。
- ⑤ 国土交通省としては、今後とも事業者自らの安全管理体制の構築・改善の取組みを高め、支援していくため、事業者に対する質の高い安全情報（事故情報、優良事例など）を適時、的確に収集・分析し、提供していく必要があります。

5. 運輸事業者の取組みのご紹介

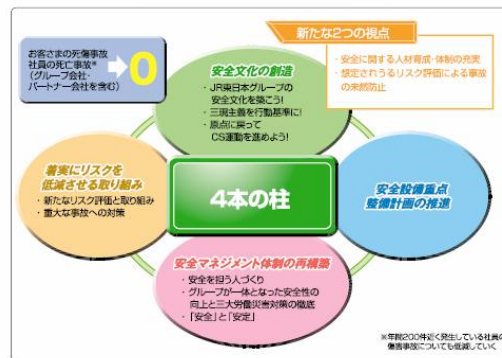
運輸事業者の皆様が安全管理体制を構築・改善するための参考情報として、全般的に取組みが進んでいる事業者における安全の取組み概要をいただきましたのでご紹介します。

(1) 東日本旅客鉄道株式会社における安全の取組み

① 新しい安全5カ年計画「安全ビジョン2013」

当社は、会社発足時から一貫して、「安全」を経営の最重要課題と位置づけています。「グループ経営ビジョン2020-挑む-」においても、「ゆるがぬ決意」として「究極の安全」をめざし、安全性の向上に絶えざる挑戦をすることとしています。

2009年度より、5回目の安全5カ年計画となる「安全ビジョン2013」に取り組んでいます。このビジョンでは、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員（グループ会社、パートナー会社を含む）の死亡事故ゼロ」を目標に、これまで実施してきた施策を確実に進めることに加え、「安全に関する人材育成・体制の充実」と「想定されうるリスク評価による事故の未然防止」という二つの新たな視点を盛り込んだことが大きな特徴です。また、安全の問題に取り組むにあたっては、「現地・現物・現人」と接し、現状を正しく認識し対応していくという「三現主義」をJR東日本の行動基準として明確に打ち出しました。



② 4本の柱①「安全文化の創造」

鉄道の安全を高めるためには、確固たる安全文化を築き、広げていくことが必要です。相互信頼に基づいて、起きてしまった事故や事故の兆候などの情報に立脚する文化、そして学び行動する文化が、私たちの求める安全文化です。

○5つの安全文化

(1) 正しく報告する文化

発生した事故・事象を速やかに正しく報告し、事故の再発・未然防止を図る。

(2) 気づきの文化

事故・事象に結びつく前の、「埋もれている事故の“芽”」に気づいて、情報を共有化し、事故防止を図る。

(3) ぶつかり合って議論する文化

原因を究明する際に「事なかれ主義」を排し、さまざまな意見を包み隠さず出し合い、ぶつかり合って議論することで背後要因を捉え、真の対策につなげる。

(4) 学習する文化

自分の職場以外の事故・事象を自らのこととして置き換え、常に事故を学習する。

(5) 行動する文化

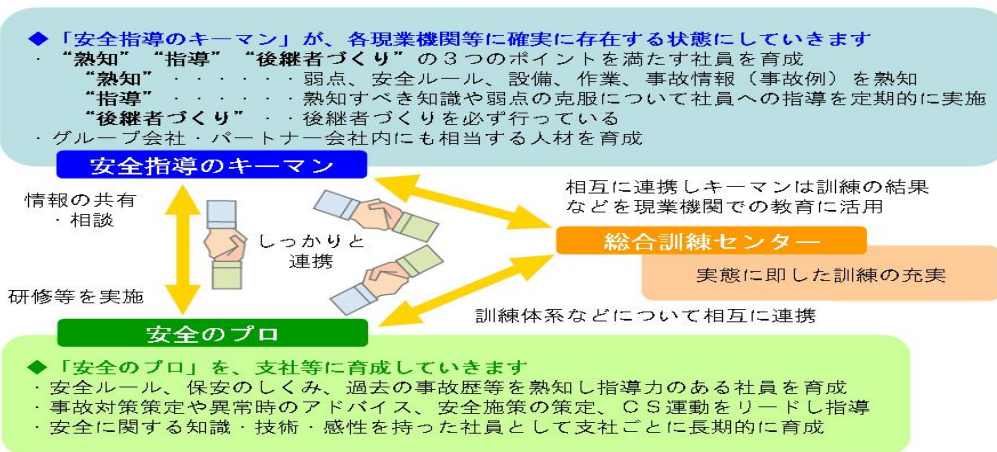
最終的に安全行動に結びついて、はじめて安全が確保される。「自ら考え、自ら行動する」、これが安全を支える源となる。

③ 4本の柱②「安全マネジメント体制の再構築」

安全は第一線の社員が担っています。しかしながら、第一線を含め世代交代が急速に進んでおり、現業機関や支社等において安全に関する知識・指導力・技術力を持った核となる社員を育てていくことがますます重要となっていることに加え、後継者もしっかり育てていく必要があります。

このため現業機関等には「安全指導のキーマン」、支社等には「安全のプロ」の存在を明確化し人材育成に取り組みます。また、安全知識の継承にも取り組んでいきます。

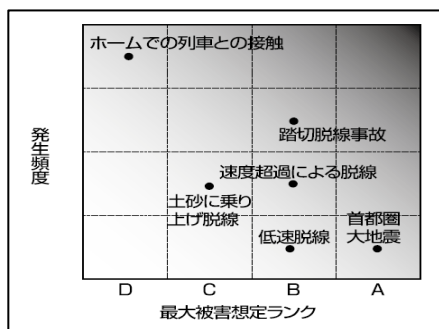
一方、安全は当社のみならずグループ会社・パートナー会社が一体となって支えています。労働災害防止だけでなく、特に鉄道運転事故防止に関するものについてはグループが一体となって取り組みます。



④ 4本の柱③「着実にリスクを低減させる取り組み」

従来の重大事故防止対策は、発生した事故・事象に対し「再発防止」主体の対策を行ってきました。今後もこの取り組みは継続していきますが、一方で発生頻度はある程度あるものの、これまで幸いにも大きな被害に至っていないために過小評価されている事象があります。

今回、被害の小さな事象も含めて過去に経験した事象の発生頻度と被害の最大規模の想定でリスク評価を行い、優先度の高いものから「未然防止」を図るという考え方を導入しました。



グラフの背景の濃淡は優先順位を示すもので、色の濃さで対策の優先度をつけるものです。すなわち発生頻度が低くても大きな被害につながるものや、個々の被害は小さくとも発生頻度の高いものに、しっかりと対策を打っていくという考え方です。

⑤ 4本の柱④「安全設備重点整備計画の推進」

安全設備の重点整備については、過去4回の安全5ヵ年計画でも着実に取組んできました。2009年度からの5年間についても引き続き取り組みを進めます。2009年度から5年間の安全投資額としては、約7,500億円を見込んでいます。

(2) ヤマト運輸株式会社における安全の取組み

① 安全専門講師の養成とその活用

ヤマト運輸(株)の安全戦略の基盤となるのは、1974年に導入した「安全指導長制度」です。安全指導長は全国の主管支店に配置され、日々管下のセンターを巡回し、運行管理者やセンター安全担当者と緊密に連携しながら、法令の遵守、個人の運転技能の向上、交通・労災事故防止の教育をセールスドライバーに行い、安全確保の徹底を図っています。伝統あるこの制度を維持しつつ、さらなるレベルアップを図るため2008年度より「安全専門講師制度」を導入しました。安全専門講師は、科目別に下記4種類としました。

1) 法令講師 (2008年度講師養成済)

法令を遵守した運行管理業務が日常的に行われるよう、運行管理者を育成することが目的

2) 実技指導講師 (2008年度講師養成済)

運転の基本動作、エコドライブを確実に行うことのできるセールスドライバーを育成することが目的

3) 交通安全講師 (2009年度講師養成中)

交通事故防止のため適正な認知、判断が確実にできるセールスドライバーを育成することが目的

4) 安全衛生講師 (2009年度講師養成中)

労災事故防止のため、安全衛生業務が確実にできる安全衛生担当者を育成することが目的

各主管支店から選抜された安全指導長へ科目別の養成研修を行い、試験に合格した者を講師として認定。養成研修では、外部専門家を招き知識の習得を行うとともに、講師が得た知識をセールスドライバーに対し効果的に指導できるよう、説明力の向上を図っています。最終的には各主管支店に科目ごとの安全専門講師が配置され、全社均一の質の高い教育を実施していく計画です。

安全専門講師によるセールスドライバーの教育手段としては、集合研修、車両添乗指導、個別面談を実施。また、安全専門講師による教育後のセールスドライバー交通事故発生率、エコドライブ進捗状況などを把握し専門講師が行う研修の有効性を随時確認して改善を図ります。

② 事故データ情報の分類・整理を活用した事故防止対策の推進

ヤマト運輸㈱では、事故データ分析システムを新たにリニューアルし、2008年の秋の交通事故ゼロ運動（1970年以來、継続的に実施している全社的な安全運動）において、過去1年間の自社で発生した交通事故データを事故類型別、場所別、時間帯別、時季別、ドライバー年齢別等に分類・整理し、多発している事故事例（信号なしの交差点での衝突事故）を抽出。当該事故事例に対する事故防止対策を2008年秋及び2009年春の交通事故ゼロ運動における重点実施事項に盛り込み、重点的に対策を推進しました。

その結果、信号なし交差点での衝突事故発生件数が、2008年10月より半年間で前年比30%減少するという成果を得たところです。

ヤマト運輸㈱では、今後とも、事故データの統計・分析を正確かつ着実にを行い、その結果を次のアクションに活用し、輸送の安全に向けた取組みを推進することとしています。

(3) 日本タンカー株式会社における安全の取組み

日本タンカー株式会社では“関係法令及び社内規則並びに社会規範を遵守し、常に安全を最優先とし、もって管理船舶による海上輸送の安全を確保することを当社事業運営の基本とする。”という安全方針を掲げ「安全輸送の完遂」を目指し、海・陸一丸となり日々安全運航に努めております。

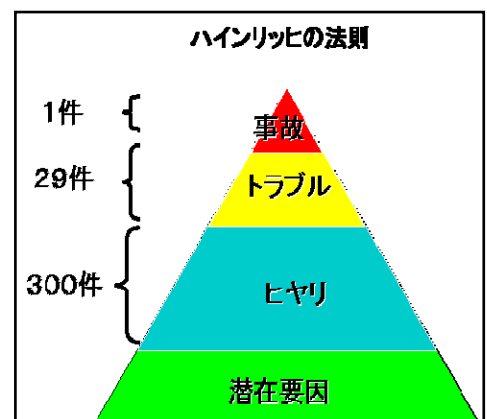
さて、弊社の安全活動の一環として実施した「航海当直中のヒヤリ」調査についてご紹介いたします。

ヒヤリハットの収集は、古くから安全管理の有効な手法のひとつとして各社とも実施されていることと思います。

弊社のヒヤリ調査の特徴は、海上労働科学研究所（現海技振興センター）のご指導をいただき“いつ・どこで・どのような”ヒヤリハットが多く発生しているかの頻度集計”のみならず、ヒヤリの経験時の心身状態、船内組織等の約120項目を調査し、統計手法を用いて“何と関連してヒヤリハットが発生しているか2項目を組み合わせて集計”したことです。

すなわち、ヒヤリ事例に関する潜在要因に何があるかを定量的に数値（クロス集計・オッズ比を算出）で抽出したことです。加えて、これらの調査の活用方法も報告書の配布のみならず、乗組員がよりいっそう理解を深められるよう音声と映像化するため、自社でDVDを作成して各船舶に配布したことです。

この調査の結果、非常に興味深い結果になりましたのでご紹介いたします。右図のようにヒヤリハットと関連する潜在要因に着目して、これらを改善すれば、「ハインリッヒの法則」により、ヒヤリハット（300件）も減少し、トラブル（29件）も減少することになり必然的に、事故が減少することになります。具体的には、次図の「航海中のヒヤリの潜在要因関係図」にあるように航海中の事故が発生にいたるまでには、数階層があり、ヒヤリの主な要因は「避航の誤判断」と「相手船の認知遅れ」であることがわ



かりました。そこで「避航の誤判断」の潜在要因をみると、心配ごと、緊張後の安堵感、気奪われがあり、さらにこれらの背後要因を分析してみると、主にチームワーク、コミュニケーション、健康等が関連していることがわかりました。

すなわち、具体的には、“船内のコミュニケーション、チームワーク等”を改善すれば、ヒヤリハットも減少し、最終的に事故が減少することになります。

このように、船内の“密接なコミュニケーション”と“強固なチームワーク”を確保することにより事故を減らすことがわかりました。

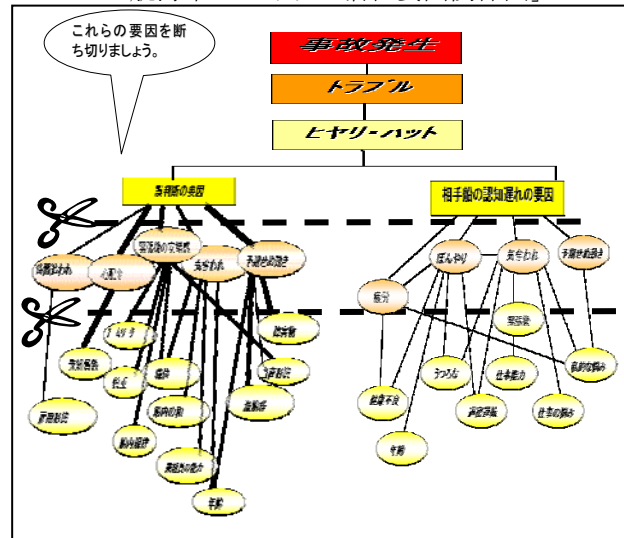
古くから船乗りの間で“船内の和”が「基本の基」と教えられてきましたが、今回の調査でこれらがヒヤリ発生の大事な要素であることが定量的に立証することができました。

また、最近では、ヒューマンエラー防止のための方策として航空機の CRM（コックピット・リソース・マネージメント）から派生した船舶用である BRM（ブリッジ・リソース・マネージメント）の習得が脚光を浴びていますが、これらも“コミュニケーション”と“チームワーク”が大事であると教えています。

今後も、海・陸と一丸となり健康には十分留意し“密接なコミュニケーション”と“強固なチームワーク”をさらに充実させ“事故の卵”が孵化して“ヒヨコ”にならないようにして、安全運航を確保してゆきたいと思えます。

最後になりますが、運輸安全マネジメント制度が平成18年度に開始されて、その間二回の運輸安全マネジメント評価を受けました。その際、貴重なご助言を頂くとともに、弊社の安全に関する取り組みに対しては過大な評価も頂きました。頂いたご助言につきましては改善をし、また評価を頂いた点についてはさらに充実を図ってまいりたいと考えておりますので、引き続きよろしくご指導をいただきたいと思えます。

「航海中のヒヤリの潜在要因関係図」



(4) 日本航空インターナショナル株式会社における本制度による安全の取り組み

安全運航は、航空会社にとっての存立基盤であり、社会的責務です。私たちグループでは、全社員一丸となり日々安全確保に取り組んでおりますが、その中で弊社独自の取り組みを2点、以下のとおりご紹介いたします。

非懲戒方針

世界の航空機事故の多くは、ヒューマンエラーに起因していることが明らかになっておりますが、こうしたヒューマンエラーは、当事者のみならず誰しもが起こしうる性質を持っています。したがってその再発を防ぐためには、エラーを起こした当事者のエラーに至った経緯や背景を含めたありのままの報告が極めて重要であり、これに基づいた真の原因

究明と、早急な改善策の実施が必要となります。

JAL グループでは、2007年2月に我が国で初めての試みとして、エラーを起こした場合でも、故意、無謀な違反または手抜きなどの怠慢行為にあたらぬ限り、社内規程に基づく「懲戒」の対象としない方針を定め、エラーを起こした当事者が、ありのままを会社に報告できる環境の整備を行いました。

この方針を導入後、当事者による報告内容に具体性が増し、より効果的で迅速な再発防止策の立案、実施が可能となっておりますが、今後もこの方針をグループ内に広く浸透させていきます。

「2.5 人称の視点」

JAL グループは、2005年に柳田邦男氏を座長とする安全アドバイザーグループ（注1）から安全に関わる様々な対策が盛り込まれた提言書を受領いたしました。その中で、特に「2.5 人称の視点」（注2）を発想方法とする社員の意識改革が必要との提言がなされ、これまでさまざまな活動を通じてその浸透を図ってまいりました。

一方、JAL グループにとっての「安全の原点」である1985年の123便事故に関し、その後に入社した社員がすでにグループ社員全体の9割を占めるようになり、この事故の記憶と安全への誓いをいかに継承していくかが非常に重要な課題となっております。

そこでJAL グループでは、社員全員が、「2.5 人称の視点」を心から理解し実践していくには、123便事故の「現地・現物・現人」（注3）を体感することが何より効果的かつ重要と考え、この考えに則った新たな教育プログラムを開発しました。



安全啓発センター

「現物」

123便事故の残存機体や乗客の方が残されたメッセージ（ご遺言）、機体部品、フライトレコーダーの記録などを展示する安全啓発センターを見学し、事故の原因や経緯を学ぶとともに、安全が守られなかった結果であるこれら現物が語りかけるものを実感します。

「現人」

次に、123便事故が発生した当時のニュース映像やご遺族のインタビュー映像で構成した教材を用いて、ご家族を失われたご遺族の大きな悲しみ、事故にかかわった社員や関係者の苦悩などを心に刻みます。さらに、役員を交えて見学・講義の感想や、日常の業務とどう対峙していくかなどを話し合います。

「現地」

最後に、123便事故の墜落現場である御巢鷹山に登り、犠牲となられた方々のご冥福をお祈りするとともに、安全への決意を新たにします。

当該教育プログラムについては、現在毎年「新入社員教育」や、月2回開催の「安全啓発セミナー」等に導入しておりますが、さらに多くの社員を対象に継続的な教育を行っていくため、このプログラムを柱とした安全教育体系の整備を行っております。

注 1) 安全アドバイザーグループ：2005 年 8 月、JAL グループがより高い安全水準を持った企業風土を作るためには第三者の眼が必要との認識のもとに設置した、柳田邦男氏を座長とする 5 名の社外有識者（柳田邦男氏、畑村洋太郎氏、鎌田伸一氏、芳賀 繁氏、小松原明哲氏）グループ。

注 2) 2.5 人称の視点：自分が乗客だったらと考えるのは「1 人称の視点」、家族が乗客だったらと考えるのは「2 人称の視点」、乗客のことを念頭に入れずに業務をこなそうとするのは「乾いた 3 人称の視点」ととらえた場合に、「自分や自分の家族が乗客だったら」という「1 人称・2 人称の視点」に立ちながら、専門性を持つ職業人としての「3 人称の視点」で冷静に業務に対処すること、すなわち「2.5 人称の視点」こそが、安全文化につながっていくとする柳田邦男氏の提言。

注 3) 現地、現物、現人：実際に現地に赴き、現物を見て、現場の人や体験者（現人）の話聞くことで、初めて本質が理解できるという畑村洋太郎氏の提案する考え方。

6 評価実施事業者の皆様の声

6. 1 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、郵送で運輸安全政策審議官あて回答をいただいています。

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のための参考として参ります。

・アンケートの要領：

アンケート方式は、運輸安全調査官が実施した評価の実施状況など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）」という5段階から、評価実施事業者が回答するものです。（後述の「8. 4 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）」の項を参照願います。）

・対象事業者：

平成20年9月から平成21年8月までの間に運輸安全調査官が運輸安全マネジメント評価を実施した140社

・回収数（率）：103社（74%）

本アンケート調査の結果概要は以下のとおりです。なお、本アンケート各設問の詳細結果については、後述の「8. 5 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」の項を参照願います。

（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」などの肯定的な回答が9割程度ありました。

一方、「やや理解できなかった」などの否定的な回答も若干見受けられることから、今後とも事業者の皆様への運輸安全マネジメント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・適切に行うよう措置することとしています。

（2）評価の負担について

① 評価日程や時間帯については、「非常に適切」、「やや適切」との回答が9割程度ありました。

一方、「どちらともいえない」「やや不適切」との回答が1割あ

ることから、各被評価事業者の業務状況等を勘案し、極力、事業者の皆様のご負担にならないような日程・時間帯を計画し、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7割強ある一方、「やや多い」との回答が3割弱ありました。

これは、従来から運輸安全調査官が実施する評価の場合、評価チームは3名を基本としていますが、事業形態や時間構成の関係、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、事前に調整した上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おります。

- 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、「非常に大きい」「やや大きい」との回答が、3割弱ありました。

今後、インタビュー内容の重点化を図るなど、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

評価を行った職員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」などの肯定的な回答が9割以上ありました。

今後とも、国土交通省では、評価を実施する職員の評価に係る力量の向上を図り、各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) 制度導入後の変化について

運輸安全マネジメント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9割以上ありました。

運輸安全マネジメント制度の安全確保のための有効性については、「非常に有効である」「やや有効である」との回答が9割以上ありました。

さらに、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9割以上ありました。

なお、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。

- ・ 経営トップのコミットメントにより、トップの現場巡回が頻繁になり、会議体の創設・活用により、社内の縦・横のコミュニケーションが活性化するとともに、現場の良い取組みや課題を見出すようになった。
- ・ 本社経営管理部門から現場まで、安全重点施策の内容を理解し、その達成に向け努力するようになった。

- ・ 輸送障害等が発生した場合、従前より幅広い原因分析が行われ、複数の対策が取られるようになった。
- ・ 事故の再発防止策を検討する際、責任追及ではなく、原因究明を進めるようになった。
- ・ 輸送の安全に関するPDCAサイクルのCAの取組みを構築し、運用するようになった。
- ・ 内部監査を実施することにより、今まで気付かなかった不具合、改善点を見いだすことができるようになった。
- ・ 安全管理の体系化・文書化・記録化が促進した。

(5) 運輸安全セミナーの要望について

国土交通省では、平成20年8月から、事業者の安全担当者を対象とした少人数の運輸安全セミナー（ガイドライン解説、内部監査等）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」、「テーマに限定して参加したい」との回答が8～9割程度ありました。

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。

- ・ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用方策に関するセミナー
- ・ 内部監査に関するセミナー
- ・ 安全管理全般（他社事例を含む）に関するセミナー
- ・ 経営陣に対する運輸安全マネジメント制度のコンセプト理解に関するセミナー
- ・ コンプライアンスの遵守に関するセミナー
- ・ 安全文化レベルの測定に関するセミナー
- ・ 事故対応訓練の手法等に関するセミナー
- ・ 見直し（マネジメント・レビュー）に関するセミナー
- ・ 地方でのセミナー開催

今後とも、事業者の皆様のニーズ・要望を踏まえ、継続的に運輸安全セミナーを開催するなど、事業者の皆様の安全に関する取組みの支援活動を展開していくこととしています。

6. 2 評価に対する意見・要望等

「安全管理規程に係る評価に関するアンケート」の自由記入欄を通じて、事業者の皆様から様々な意見・要望等をいただきました。主な意見・要望等は以下のとおりです。

今後、国土交通省では、事業者の皆様からいただいたこれらの意見・要望等を踏まえつつ、評価手法等の見直し・改善を含め、運輸安全マネジメント制度の充実・強化を図ることとしています。

(1) 運輸安全マネジメント制度全般について

- ① 運輸安全マネジメントは継続が重要であるが、マンネリ化防止のための方策があれば、広く教示して欲しい。
- ② 国において、事故やヒヤリ・ハット情報を収集・分類・整理・分析・評価といった輸送の安全に関するリスク管理の取組み手法に関する調査研究・開発を進めるとともに、かかる優良事例の公表を更に進めてほしい。
- ③ 運行管理規程、乗務員指導要領などの諸規程と運輸安全マネジメント制度のガイドラインが求めている文書類を整理して欲しい。
- ④ 自動車業界全体が社会から信頼を得るため、全事業者に対する運輸安全マネジメント制度の適用（安全管理規程の作成・届出、評価の実施など）について検討してほしい。
- ⑤ I S M制度との整合性を図ることを要望する。
- ⑥ 航空局の実施する安全監査と重複部分が多く、評価の実施間隔を含め検討を要望する。
- ⑦ 運輸安全マネジメント制度を専門的に取り組んでいる部署以外の部署、現場の一人一人にまで浸透させることができるよう、概念も分かりやすく説明した資料を作成して欲しい。

(2) 運輸安全マネジメント評価のやり方等について

- ① これまでの各事業者の評価を踏まえた事業者ごとの評価の目的を明確にしていただき、さらに、各事業者の各々の特色や風土を十分理解のうえ、よりわかりやすい評価の実施をお願いする。
- ② 社長及び安全統括管理者に安全管理規程のガイドラインの14項目についてのどの項目をインタビューするのか明確にして欲しい。
- ③ クロージングミーティング前に当該ミーティング準備（評価報告書事前説明・コピー等）の時間を確保してほしい。
- ④ クロージングミーティングの時間を長くし、他社・他モードの優良事例の紹介や事業者とのフリートーク・意見交換の機会を設けてほしい。

(3) その他運輸安全行政について

- ① 内航船員の高齢化が進むなか船員確保ならびに育成が喫緊の課題となっており、船員教育機関の存続、充実について、関係省庁縦断で対応をお願いしたい。
- ② 公営交通企業や大手民鉄の人事体制上の実態を踏まえ、安全統括管理者等の法定管理者の要件の見直しを図ってほしい。
- ③ 安全統括管理者、運転管理者の資格要件の年数を緩和して欲しい。
- ④ 安全設備投資に対する助成措置の施策を推進してほしい。

7 運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化に向けて

これまで運輸安全マネジメント評価を実施した事業者の皆様をはじめ関係各位からいただいたご意見、ご要望やこれまで実施した評価を踏まえ、運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化のため、国土交通省として下記のような取組みを推進していくこととしています。

(1) 運輸安全マネジメント評価の一層の推進

運輸安全マネジメント制度を導入して3年が経過したところですが、本制度は、事業者自らが本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で、初めて輸送の安全性の向上が図られるものです。

このため、今後とも、運輸安全マネジメント評価を計画的に継続実施することとし、特に、1回目の評価を実施していない事業者に対する評価を早期に完了するよう努めることとしています。

(2) 安全管理体制の構築・改善に係る取組みに対する事業者支援の推進

国として、事業者への安全管理体制の構築・改善に関する支援活動を推進するべく、運輸安全シンポジウム、運輸安全セミナー等の開催、本制度に係る周知資料の作成・公表等により、今後も引き続き、本制度のコンセプトの浸透・定着に努めていきます。

また、各業界団体その他関係機関に対し、運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に向けた活動について、協力要請、指導していきます。

さらに、事業者自らによる安全管理体制の構築・改善の取組みを高め、支援していくため、例えば、

- ・事業者に対する質の高い安全情報（事故情報、優良事例など）の収集・分析・提供体制のあり方
- ・安全管理の取組みの進んだ優良事業者に対するインセンティブ付与のあり方
- ・評価のアウトソーシングのあり方など、

事業者自らによる改善活動を一層促進・支援する新たな施策を検討していきます。

(3) 評価に係る技量の向上と体制の充実

公正かつ適切な評価の実施は、評価業務に従事する評価員の本制度に関する知識、技能、知見等の力量に委ねられるといっても過言ではありません。

このため、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、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、評価員の評価に関する力量の充実・強化を引き続き図っていきます。地方局職員に対する運輸安全マネジメント研修及び合同評価を継続的に実施するなど、地方局職員の評価に関する技量を向上させるための取組みを引き続き強力的に推進します。

8 参考資料

8. 1 「運輸安全マネジメント制度」の歩み

年月日	主な出来事
H17. 1. 22	日航機、千歳空港で管制指示違反トラブル
H17. 3. 15	東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故(竹の塚駅構内) (死者2名・負傷者2名)
H17. 3. 16	日航機、機内非常口扉の操作忘れトラブル
H17. 4. 22	ANA機、小松空港で管制指示違反トラブル
H17. 4. 25	JR西日本福知山線列車脱線事故 (死者107名・負傷者562名)
H17. 4. 26	大川運輸踏切衝突事故 (スーパーひたちと衝突) (死傷者なし)
H17. 4. 28	近鉄バス磐越自動車道中央分離帯衝突転倒事故 (死者3名・負傷者20名)
H17. 5. 1	九州商船フェリーなるしお防波堤衝突海難 (負傷者23名)
H17. 6. 14	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設置
H17. 6. 23	知床半島観光周遊船乗揚海難 (負傷者26名)
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	運輸安全シンポジウム開催（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巡目の運輸安全マネジメント評価開始
H19. 10. 23	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
H20. 3. 5	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 巡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 巡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

8. 2 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧

平成20年9月から平成21年8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以下の表のとおりです。なお、下線付きの事業者は2回目の評価を実施した事業者、枠囲みの事業者は3回目の評価を実施した事業者です。

モード	事業者名
鉄 道	函館市交通局、 <u>札幌市交通局</u> 、十和田観光電鉄、弘南鉄道、福島交通、 <u>仙台市交通局</u> 、長野電鉄、しなの鉄道、上田電鉄、北陸鉄道、上毛電気鉄道、芝山鉄道、成田空港高速鉄道、相模鉄道、東葉高速鉄道、東京モノレール、 <u>東武鉄道</u> 、湘南モノレール、箱根登山鉄道、 <u>東日本旅客鉄道</u> 、 <u>東京地下鉄</u> 、 <u>京成電鉄</u> 、山万、埼玉高速鉄道、 <u>小田急電鉄</u> 、 <u>京浜急行電鉄</u> 、 <u>京王電鉄</u> 、 <u>横浜市交通局</u> 、 <u>東京都交通局</u> 、横浜高速鉄道、高尾登山電鉄、 <u>西武鉄道</u> 、 <u>東京急行電鉄</u> 、 <u>名古屋鉄道</u> 、大井川鐵道、名古屋ガイドウェイバス、 <u>東海旅客鉄道</u> 、名古屋臨海高速鉄道、愛知環状鉄道、三岐鉄道、遠州鉄道、 <u>名古屋市交通局</u> 、名古屋臨海鉄道、福井鉄道、神戸新交通、 <u>南海電気鉄道</u> 、 <u>京阪電気鉄道</u> 、 <u>京都市交通局</u> 、六甲摩耶鉄道、 <u>近畿日本鉄道</u> 、 <u>西日本旅客鉄道</u> 、 <u>神戸市交通局</u> 、嵯峨野観光鉄道、 <u>大阪市交通局</u> 、 <u>阪神電気鉄道</u> 、 <u>阪急電鉄</u> 、神戸高速鉄道、近江鉄道、水島臨海鉄道、智頭急行、錦川鉄道、高松琴平電気鉄道、阿佐海岸鉄道、 <u>四国旅客鉄道</u> 、 <u>九州旅客鉄道</u> 、 <u>福岡市交通局</u> 、長崎電気軌道、島原鉄道、甘木鉄道、 <u>西日本鉄道</u> 、熊本電気鉄道、沖縄都市モノレール、岩手開発鉄道、仙台臨海鉄道、 <u>日本貨物鉄道</u> 、名古屋臨海鉄道
索 道	三笠市、石狩スポーツ企画、長沼町、八雲町、室蘭リゾート、札幌環境サービス、りんゆう観光、登別温泉ケーブル、佐呂間町、上湧別町、天元台、十和田観光電鉄、鶴岡市、岩木振興公社、ゴールデン佐渡、会津かねやま、会津ただみ振興公社、奥州市、八幡平市、一関市、ファーム、岩原観光、長岡市企業公社、阿賀町、中央アルプス観光、武石開発公社、おんたけマネジメント、大山観光開発、上平観光開発、栃尾施設管理合同会社、栄村、プレイランド斑尾、朝日村、魚沼市、五日町スキー観光、シャトー塩沢、エコーバレースキー場、長和町振興公社、マイア、岳都リゾート開発、木島平観光、上越市、柏崎市、長岡市、胎内市、東野交通、那須高原リゾート開発、日光市、プリンスホテル、渋川市、鹿島軽井沢リゾート、富士観光開発、尾瀬開発、大都開発、渡辺パイプ、日光交通、西武鉄道、鬼怒高原開発、高尾登山電鉄、川場リゾート、奥飛観光開発、ひらゆの森、白川村、岩戸建設、ロイヤルヒルズ、神戸市都市整備公社、有田川町ふるさと開発公社、奥神鍋、名色高原、近江鉄道、マックアースリゾート、エヌエスピー、ユースランド、阪神電気鉄道、若桜町観光開発事業団、若桜観光、エムケイ開発、津和野町、防府市、願成就、広交観光、岩国市、飯南トータルサポート、尾道市、鳥取砂丘大山観光、美川観光開発、三好市、徳島市観光協会、デザインワークス、箸蔵山ロープウェイ、石鎚登山ロープウェイ、西日本メンテナンス、大和索道建設、雲仙ロープウェイ、天山リゾート、富士燃料、霧島神話の里公園、飯塚市、長崎市 その他個人事業者1者

自動車	<p>北海道中央バス、函館バス、道南バス、宮城交通、岩手県交通、山交バス、岩手県北自動車、羽後交通、秋田中央交通、秋北バス、弘南バス、新常磐交通、<u>仙台市交通局</u>、松本電気鉄道、新潟交通観光バス、相模鉄道、川崎市交通局、<u>西武バス</u>、<u>東急バス</u>、東武バスセントラル、<u>京浜急行バス</u>、東武バスウエスト、朝日自動車、千葉交通、<u>京成バス</u>、<u>横浜市交通局</u>、<u>東京都交通局</u>、<u>神奈川中央交通</u>、京王バス東、西東京バス、東京福祉バス、<u>国際興業</u>、<u>三重交通</u>、京福バス、しずてつジャストライン、<u>名鉄バス</u>、伊豆箱根バス、名鉄観光バス、遠州鉄道、<u>名古屋市交通局</u>、<u>京都市交通局</u>、<u>京阪バス</u>、<u>神戸市交通局</u>、<u>南海バス</u>、<u>阪急バス</u>、<u>大阪市交通局</u>、<u>神姫バス</u>、<u>奈良交通</u>、<u>西日本ジェイアールバス</u>、サンデン交通、両備ホールディングス、中国バス、西鉄観光バス、長崎県交通局、宮崎交通、<u>西日本鉄道</u>、那覇バス</p>
タクシー	<p>小鳩交通、<u>国際自動車</u>、神奈中ハイヤー、西武ハイヤー、<u>京王自動車</u>、<u>グリーンキャブ</u>、荏原交通、三和交通、ヒノデ第一交通、<u>日本交通</u>、ANZEN 新宿、<u>大和自動車交通</u>、<u>帝都自動車交通</u>、三重近鉄タクシー、伊豆箱根交通、都タクシー、エムケイ、大阪第一交通、洛陽交運、三菱タクシー、岡山交通、宮崎第一交通</p>
トラック	<p>北海道西濃運輸、<u>第一貨物</u>、青森三八五流通、青森定期自動車、カメイ物流サービス、信州名鉄運輸、甲信越福山通運、<u>新潟運輸</u>、<u>トナミ運輸</u>、アトム運輸、東日本上野輸送、ギオン、<u>日本通運</u>、柳田運輸、<u>ニヤクコーポレーション</u>、ヒューテックノオリン、TSネットワーク、カトーレック、関東福山通運、郵便事業、全通、ゼロ、<u>ヤマト運輸</u>、フェデラルエクスプレスジャパン、スワロー輸送、大東実業、日本図書輸送、丸和運輸機関、アサヒロジスティクス、大川運輸、南日本運輸倉庫、太平洋陸送、日生流通運輸倉庫、名鉄ゴールデン航空、司企業、大興運輸、<u>近物レックス</u>、ダイセイエブリ二十四、<u>西濃運輸</u>、ユーネットランス、大宝運輸、サーラ物流、東海西濃運輸、イトー急行、勅使川原産業、名阪急配、愛知車輛興業、高末急送、名鉄急配、<u>名鉄運輸</u>、<u>佐川急便</u>、引越社関西、大和物流、レンゴロジスティクス、富士運輸、アートコーポレーション、フットワークロジスティクス、<u>サカイ引越センター</u>、<u>鴻池運輸</u>、誠和梱包運輸、西部運輸、<u>福山通運</u>、<u>岡山県貨物運送</u>、備後通運、日ノ丸西濃運輸、四国名鉄運輸、四国福山通運、四国西濃運輸、丸協運輸、九州産交運輸、池田興業、九州福山通運</p>
海運	<p>知床遊覧船、苫小牧海運、共同通船、まるみ、丸は宝来水産、室蘭通船、協立海上運輸、室蘭港業、丸駒温泉、アート潜水企画、グラスポート利尻、マルカツ興産、中野通船、海洋産業、阿寒観光汽船、シーバル女川汽船、岩手県北自動車、十和田湖観光汽船、力屋観光汽船、尖閣湾観光、へぐら航路、粟島汽船、<u>佐渡汽船</u>、<u>笹川流れ観光汽船</u>、天龍ライン遊船、トライアングル、ロイヤルウイング、箱根観光船、東京湾フェリー、潮来遊覧船組合、商船三井客船、横浜八景島、水郷地所、<u>商船三井フェリー</u>、川崎ポートサービス、鹿島埠頭、ウラシマンダイビングサービス、小笠原ダイビングセンター、シータック、父島タクシー、パパスダイビングスタジオ、パパヤマリンスポーツ、<u>東海汽船</u>、川崎近海汽船、東京都公園協会、<u>オーシャントランス</u>、江ノ島遊覧船、グリーン海事、知多ポートサービス、城ヶ崎遊覧船、ワカサリゾート、総合ポートサービス、下田ポートサービス、三河マリン産業、</p>

	<p>五カ所湾ポートサービス、蒲郡観光汽船、<u>太平洋フェリー</u>、東鉄商事、若狭三方五湖遊覧船、三方五湖レークセンター、一色町、清水ポートサービス、津エアポートライン、</p> <p>ナゴヤシップサービス、三軒屋海運、衣浦ポートサービス、サムシングプロダクツ、アルゴス、マリールームオオタ、川崎造船所、<u>名門大洋フェリー</u>、伴ピーアール、飯野港運、舞鶴港遊覧船、近江八幡和船観光共同組合、まるやま水郷めぐり観光、キャップテンライン、天野土木工業、東京海運、港海事サービス、天草海運、浦島観光ホテル、<u>ダイヤモンドフェリー</u>、<u>阪九フェリー</u>、<u>鹿児島商船</u>、港通船運輸、一本松汽船、<u>新日本海フェリー</u>、日本クルーズ客船、大阪港振興協会、伏見夢工房、海上アクセス、神戸曳船、ユノキテック、ルミナスクルーズ、沼島汽船、遊覧船かすみ丸、<u>隠岐汽船</u>、<u>隠岐観光</u>、大崎汽船、両備ホールディングス、阿多田島汽船、瀬戸内観光汽船、周防灘フェリー、上村汽船、ファーストビーチ、土生商船、大生汽船、尾道市、小松島マリーナ、田中輸送、新喜峰、九四オレンジフェリー、国道フェリー、国際フェリー、あさ屋、小松商店、土庄町、住鋳物流、共同フェリー、新宮町、カメラライン、瀬川汽船、マリンツーリスト牛深、西日本海運、させぼパール・シー、奄美海運、<u>宮崎カーフェリー</u>、<u>松島フェリー</u>、加唐島汽船、対馬市、<u>コスモライン</u>、大和港通運輸、栄汽船、五島市、安田産業汽船、鹿児島荷役海陸運輸、志摩町、川口汽船、壱岐市、<u>九州商船</u>、</p> <p>有明海自動車航送組合、パールライン、崎戸商船、ウエストマリン、大東海運、伊江村、まりんはうすぐるくん、シー・テクニコ、水納海運、多良間海運、伊是名村、粟国村、渡嘉敷村、神谷観光</p> <p>その他個人事業者261者</p>
<p>内 航 海 運</p>	<p>繁栄海運、カメイ物流サービス、山元、コスモ海運、<u>旭タンカー</u>、<u>上野トランステック</u>、玉井商船、近海タンカー、<u>新和内航海運</u>、日立ポートサービス、鈴木組、<u>日本タンカー</u>、<u>日鐵物流</u>、<u>日鐵物流君津</u>、平和海運、横浜油槽船、東神油槽船、<u>商船三井フェリー</u>、川崎近海汽船、オーシャントランス、東海タンカー、丸太運輸、嘉栄商会、鈴鹿海運、名福海運、西浦海運、大阪旭海運、<u>田淵海運</u>、辰巳商会、丸三海運、住友金属物流、三星海運、センコー、青木マリーナ、三興海運、紀洋海運、オーナミ、一本松物流、寄神建設、アマコウ海運、大興建設、日本機動建設、神協海運、岩国海運、共同海運、青野海運、住若海運、住鋳物流、大王海運、九州協成海運、宮川海運、吉武海運、大明海運、西瀧海運、新和商事、パシフィック・マリタイム、上野海運、香洋海運、鹿児島荷役海陸運輸、大分海運、丸阿産業、長崎運送、八興運輸、大寿汽船、神田船舶、後藤運輸、芙蓉海運、山機運輸、共和マリン・サービス</p>
<p>航空</p>	<p>天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、<u>ジャルウェイズ</u>、<u>エアーネクスト</u>、<u>日本航空インターナショナル</u>、<u>スカイマーク</u>、<u>日本トランスオーシャン航空</u>、<u>琉球エアコミューター</u>、<u>日本エアコミューター</u>、<u>スカイネットアジア航空</u>、<u>日本貨物航空</u>、<u>北海道国際航空</u>、<u>アイベックスエアラインズ</u>、<u>全日本空輸</u>、<u>エアーニッポン</u>、<u>エアーニッポンネットワーク</u>、<u>エアージャパン</u></p>

8. 3 他の事業者の参考となる取組事例集

(1) 中大手事業者における優良事例一覧

項目	事業者名	取組概要	頁
安全方針	北海道旅客鉄道(株)	安全方針の浸透・定着に向けた取組み	36
	北海道国際航空(株)	社内安全調査アンケートの実施	37
	全日本空輸(株)	ANAグループの安全文化評価に関する取組み	38
安全重点 施策	中越運送(株)	安全重点施策に関する取組み	39
	帝都自動車交通(株)	安全重点施策に関する取組み	40
	東京都観光汽船(株)	安全重点施策に関する取組み	41
	田淵海運(株)	安全重点施策の策定と見直しの取組み	42
	佐川急便(株)	安全重点施策に関する取組み	43
	鶴見サンマリン(株)	安全重点施策の達成状況の的確な把握	44
	東日本旅客鉄道(株)	自社の安全課題等を踏まえた中期安全計画の見直し・改善	45
情報伝 達・コミュ ニケーシ ョン	東京地下鉄(株)	タウンミーティング開催による本社・現場間のコミュニケーション確保の取組み	46
	JFE物流(株)	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	47
	南海フェリー(株)	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	48
	(株)名門大洋フェリー	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	49
	久米商船(株)	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み	50
	神姫バス	風通しのよい職場風土を目指したコミュニケーションの確保に関する取組み	51
事故、ヒヤ リ・ハット 情報の収 集・活用	九州旅客鉄道(株)	社員の意見やヒヤリ・ハット情報の社内ネットワークの取組み	52
	関西汽船(株)	ヒヤリ・ハット情報の収集・分析の取組み	53
	東京都交通局	事故等に関する情報の活用に関する取組み	54
	ヤマト運輸(株)	事故等に関する情報の活用に関する取組み	55
	中国ジェイアールバス(株)	事故等に関する情報の活用に関する取組み	56
	旭タンカー(株)	事故情報及びリスク管理に関する取組み	57
	京浜急行電鉄(株)	ヒヤリ・ハット情報を活用した乗務員の安全意識向上のための教育・訓練の取組み	58
重大事故 等への対 応	小田急電鉄(株)	重大事故等の対応の充実	59
	全日本空輸(株)	重大事故等の対応の充実	60
	横浜市交通局	緊急時対応訓練等の実施及び充実	61
	日本貨物航空(株)	重大事故等緊急対応訓練の見直し・継続の取組み	62

関係法令等の遵守	日本通運(株) 佐渡汽船(株)	関係法令等の遵守に向けた取組み 「安全診断」を活用した関係法令遵守の取組み	63 64
教育・訓練	ヤマト運輸(株)	セールスドライバーの技量向上に向けた安全専門講師の養成と活用	65
内部監査	中越運送(株)	安全管理体制に係る内部監査に関する取組み	66
	京都市交通局	安全管理体制に係る内部監査に関する取組み	67
見直し・継続的改善	中越運送(株)	安全管理体制の見直しに関する取組み	68
	(株)マロックス	見直し・継続的改善に関する取組み	69
	スカイマーク(株)	安全管理体制の見直しに関する取組み	70

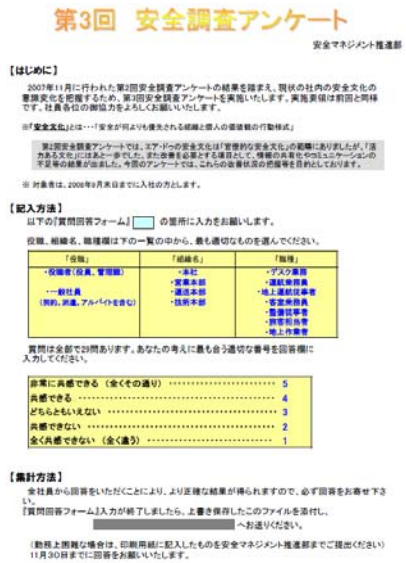
(2) 小規模事業者における優良事例

項目	事業者名	取組概要
安全方針	(株)東急リゾートサービス(索道) 以下グループ会社 ニセコ高原観光(株) (株)ハンターマウンテン塩原 玉原東急リゾート(株) 勝山高原観光(株) (株)タングラム斑尾	(株)東急リゾートサービス(グループ5社(ニセコ高原観光(株)、(株)ハンターマウンテン塩原、玉原東急リゾート(株)、勝山高原観光(株)、(株)タングラム斑尾)を含めて)は、従前から冬季シーズン中に、来場者・社員・季節雇用者を対象に業務運営に関するアンケート調査を実施していたが、3年前からアンケート項目に安全意識に関する項目(施設の安全対策は十分か、教育・訓練は充実しているか等)を追加し、経年変化も含めて把握している。 また、シーズン終了後には、各会社にてアンケート分析結果のフィードバックを社員向けに実施し、過年度の評価と次年度の目標設定に活用している。
安全目標(安全重点施策)	八幡平市(索道)	八幡平市は、索道事業の従業員の安全意識を向上させるため、平成20年度から、従業員より職場安全標語を募り、従業員全員参加の打合せで各提案者に内容を発表させた上、従業員全員で議論し、シーズン中に各従業員が遵守・実践する職場安全標語(安全目標)を決定。その実践状況はシーズン中、毎日、索道技術管理者が索道現場を巡回し、状況確認。
輸送の安全に必要な手順・規則	八幡平市(索道)	八幡平市は、安全管理規程、安全方針等の周知・徹底のため、安全管理規程のほか、索道事業運営に必要な規則類、職場安全標語、教育・訓練計画等を綴った冊子「索道係員テキスト」を毎シーズン、改訂・作成し、シーズン営業開始前に、全従業員に配布するとともに、研修会を開催し索道技術管理者等による周知・指導実施。
事故等の対応	上越市(索道)	上越市は、毎年シーズン前に安全統括管理者等が相談のうえ、救助訓練計画を作成し、同計画に基づき救助訓練を実施し、同訓練実施の都度、反省会を行い、反省点を取りまとめ、その結果を詳細に記録し、次回訓練に反映。

(3) 参考事例

参考事例その1	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	北海道旅客鉄道株式会社
紹介内容	安全方針等に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>北海道旅客鉄道株式会社では、安全管理規程に規定されている安全方針について、下記のように策定、周知、効果把握、見直しといったPDCAサイクルを確立し、経営トップをはじめとした経営管理部門が、社内に安全意識を浸透させるため、積極的に取り組んでいる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 安全管理規程、安全方針の策定に際し、安全に関するエッセンスが込められた旧国鉄時代の「安全綱領」を盛り込み、経営会議に諮って決定。 安全方針は、社達、社内LAN、社長の年頭挨拶、現場長会議等の各種会議等、あらゆる手法で社内に周知。 安全意識の浸透度合いを把握するため、昨年度後半に監査部が60事業所を対象としたアンケート調査を実施（うち17カ所はヒアリングも実施）、集計結果を取りまとめ、監査部意見を添えて経営トップを始め経営会議メンバーに対して報告。 昨年度の調査結果を踏まえ、社内に安全意識をより徹底させるべく、今年度もフォローアップ調査を実施し、役員会議で報告。 上記アンケート調査及びフォローアップ調査の実施結果を踏まえ、今後は内部監査により安全意識の浸透度合いを把握するよう取組みを見直し。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、アンケート調査を全社的に行き、経営陣がそれらの結果を把握するなど、社内に安全意識を浸透させるための取組みを積極的に行っている点が参考になるものとする。</p>	
<p>3 監査結果</p> <p>(1) 「安全管理規程」の浸透に向けた取組みについて</p> <p>・「安全管理規程」の制定は周知しているものの、詳細な説明まで行っている箇所は少ない。</p> <p>ア 社員への周知 「安全管理規程」の制定に際し、社内メールの概要を始業点呼時に口頭で周知した(36%)、周知文の掲示・回覧のみで社員に知らしめている(16%)、これら両方を含めると52%を占め、説明会等を開催したり(8%)、会議で詳細に内容を周知している(26%)箇所は合わせて35%に留まっています。(図1)</p> <p>また、勉強会などで「安全管理規程」の記載内容の確認まで踏み込んで取り組んでいると回答した箇所は16%で、この規程の社員への説明状況及び、社員への浸透に向けた取組みとしてはまだ十分とはいえません。(図2)</p> <p>イ 「安全管理規程」に対する現場長の認識 安全管理体制強化の為に制定された「安全管理規程」は、今後も当社の安全に関する取り組みの柱になる規程であり、全ての社員が等しくこの規程の趣旨を理解し、実践することが必要ですが、現場長の多くからは次のような意見が聞かれました。 ・「現場社員には規程より作業内規の方が重要」 ・「管理者クラスは、規程の内容はもとより、制定の背景・経緯について一定程度理解しているが、一般社員においてはその大半が『安全管理規程』そのものは日々の業務には直接関係ないと感じている」 ・「もともと社員の安全意識は高いので、規程が制定されたからといって特に変わりはない」</p> <p>このように、現場長によっては、管理者と一般社員の「安全管理規程」に対する理解の必要性は異なっていると考えていることから、周知方法に差が出ています。</p> <p>図1 【安全管理規程の周知方法】</p> <p>図2 【安全管理規程記載内容の確認状況】</p>	

参考事例その2	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	北海道国際航空株式会社
紹介内容	社内安全調査アンケートの実施
<p>(概要)</p> <p>北海道国際航空株式会社(以下、「ADO」という。)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「安全方針」に関して、以下の取組みを推進している。</p> <p>1 ADOでは、社内の意識調査のため「安全調査アンケート」を全社員対象に実施。</p> <p>2 当該アンケートは、国際的に航空安全情報を検討している会議が作成した資料等を参考にした設問に、前年の結果で改善を要すると考えられた事項や重点的に取り組んだ事項に関する設問を加えた内容で実施されたもので、個人が持つ安全意識の調査を行い、最終的に事業者の安全文化を評価。</p> <p>3 「各従業員に対し彼らの業務を安全に実施するための十分な訓練は実施されているか？」等30程度の設問に対し5段階で回答するものである。当該アンケートは、アンケート結果を要領どおり集計することで、自社の安全文化を3段階で評価。</p> <p>4 ADOは、集計で得られた自社の弱点を把握し、弱点克服のための対策を企画し実施すると共に、全社的に周知して当該関連情報を共有。</p> <p>5 当該アンケート結果をマネジメント・レビューに活用。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、アンケート調査を全社的にを行い、経営陣がそれらの結果を把握するとともに、安全管理体制に係るマネジメント・レビューに活用している点が参考になるものとする。</p>	



参考事例その3	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	全日本空輸株式会社
紹介内容	ANAグループの安全文化評価に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>全日本空輸株式会社(以下「ANA」という。)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「安全方針」に関して、以下の取組みを推進している。</p> <ol style="list-style-type: none"> ANAでは、具体的に捉え所がない安全文化について見える形で評価していくため、外部の専門機関である社会安全研究所と共同でプロジェクトを立ち上げ、ANAグループの安全文化をアンケートにより定量的に把握する仕組みを2007年度に設定した。 同アンケートの内容は、組織統率、責任関与、相互理解、危機意識、学習・伝承、業務管理、資源管理、動機付けの8つの評価軸に関する計42の質問を3つの階層(組織全体の意思決定に関わる立場、決定したことを機能させる立場、業務の実施者)に分け実施し、評価軸毎の認識の全体平均、各階層別の平均等を踏まえ、会社全体及び各階層の安全に関する意識の状況を把握した。 また、これらの結果から見出される課題を抽出し、安全に関する取組みの見直し・改善に反映した。 ANAでは同アンケート調査により、社員の安全意識の浸透・定着の度合いを2年毎に把握・評価しており、2009年度は2回目のアンケートをANAグループ40社、約28,000人(外国人乗務員・派遣社員を含む)を対象に実施した。 同アンケート内容ややり方についても、第1回目で提起された問題点の改善を図り実施しているが、今後も継続的に見直しを実施し、改善する予定。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全方針に関する取組みとして、その浸透度合いを確認・評価するため、全社的なアンケート調査を定期的に行い、社員の安全意識の浸透・定着の度合いを経営陣がそれらの結果を把握し、安全の取組みの見直し・改善に活用している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その4	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	中越運送株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中越運送株式会社（以下「中越運送」という。）においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 中越運送の「安全管理規程」第5条（輸送の安全に関する目標）として、年度毎に安全目標及び重点施策を本社で策定し、各営業所等（関係会社を含む。以下同じ。）に対し、上記目標等を達成するため、安全目標達成計画表の策定を指示している。 2 各営業所等では、別添のとおり、1ヶ月毎に目標達成の施策の計画、実行、検証の責任者を明確に定め、施策を実施し、各営業所長がそれらの実施状況を月末に確認し、見直し・コメントを行うなど、安全目標達成に係るPDCAサイクルを機能させる取組みを精力的に実施している。 3 各営業所等は上記2の取組み状況を随時記録し、4半期分を取りまとめ、本社に安全目標達成計画表を報告。本社では各営業所等の当該計画表を社長・会長まで供覧し、各営業所等の安全目標達成に係る取組み状況をチェックし、年度末にそれらを総括し、各営業所等での上記取組み状況や事故発生状況等を総合的に勘案し、次年度の安全目標及び重点施策を立案・策定している。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策に特化した計画・実施・確認評価・見直しのPDCAサイクルの仕組みを取り入れている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その5	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	帝都自動車交通株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>帝都自動車交通株式会社では、基本理念である安全最優先という考え方に基づき、多発する事故に歯止めをかけ、事故防止を社内に徹底することを目的に、平成11年度下半期より、以下のとおり、「事故減件運動」に関する取組みを実施。</p> <ol style="list-style-type: none"> 安全重点施策については、「交通事故防止対策委員会」を中心として、年度毎に目標と計画を策定。 半期毎の「進捗会議」において、今半期に多発した事故の形態を把握し、その結果を踏まえ、上記委員会において必要に応じて安全重点施策の見直しを実施し、次半期の安全重点施策を策定。 さらには、営業所毎に減件目標を設定し、事故減件に関する取組みを実施。 目標設定の例としては、上半期で、交差点での事故が多かった場合、下半期では、交差点での走行に係る目標を営業所毎に策定するといったものがある。 上記取組みにより、事故発生率は、平成10年度と比較して毎年減少。 平成10年：発生件数844件、10万キロ当たり事故率0.983 平成19年：発生件数169件、10万キロ当たり事故率0.258 また、事故減件目標を達成した営業所については、社内の「減件運動表彰規程」に基づき表彰。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策について、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順をうまく機能させ、かつ、その結果、事故発生率減少という目標を着実に達成している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その6	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	東京都観光汽船株式会社
紹介内容	安全重点施策の策定と見直しの取組み
<p>(概要)</p> <p>東京都観光汽船株式会社では、安全重点施策の達成実現に向けた取組みを、以下のとおり実施している。</p> <p>1 安全部署において、安全運航等に関する部単位での組織目標を策定し、さらに、関係各課は当該目標実現のための具体的な活動計画を作成し、社員への周知・徹底に努めている。</p> <p>各課の目標は、社員が日常業務の中で取組みができるように、項目別に時期や活動内容が明確化されており、また、目標の達成状況を把握するため、達成基準を示している。</p> <p>これらの目標の達成状況については、年2回の内部監査で把握する制度が確立されている。</p> <p>2 さらに、各課の目標をベースに、社員一人一人に対しても、各課の目標に掲げる活動内容の中から3項目を個人目標として選択させ、各人がそれらの達成に向けた活動を行うことによる組織目標の実現に向けた取組みを行う体制を構築している。</p> <p>当該個人目標の達成状況については、直属の上司による面談や運航管理者による客観的確認及び年2回の内部監査の機会に把握されている。</p> <p>3 これら一連の組織目標実現に向けた活動を踏まえ、年末までに達成状況を把握し、その結果を反映させて社長の年頭所感で組織目標の総括を発表する取組みを継続的に実施している。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策について、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順をうまく機能させている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その7	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	田淵海運株式会社
紹介内容	安全重点施策の策定と見直しの取組み
<p>(概要)</p> <p>田淵海運株式会社では、安全重点施策に関する取組みとして、十数年来、以下の取組みを継続して実施している。</p> <p>1 安全重点施策として「年間目標」及び「年間実施項目」(年間目標の達成に向けた具体的実施事項)を定め、各運航船舶(社船、傭船を問わず。以下同じ。)に対し周知するとともに、さらに、「月間安全重点実施項目」を設け、当該項目を明記した「カレンダー方式ポスター」を各運航船舶に対し配布・周知している。</p> <p>「月間安全重点実施項目」については、取組み結果等が、各運航船舶より、月毎に、船主を経由して田淵海運に対して報告されている。</p> <p>2 安全専従員(千葉、東京、大阪、新居浜、徳山、大分の各港に常駐。)等が、各運航船舶訪船時にも「月間安全重点実施項目」に対する取組み結果及び反省点を聴取・確認し、月毎に、本社でそれらの訪船結果を取りまとめている。</p> <p>3 毎月開催される「安全会議」(社長、安全統括管理者をはじめとする役員クラスで構成。)で上記「2」の結果が報告され、必要があれば是正措置を講じている。</p> <p>4 上記結果等を踏まえて、翌年度の安全重点施策を策定している。</p> <p>5 さらに、KPI(Key Performance Indicator/重要業績達成指標)を利用して、自社船の「年間目標」の達成度を把握。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、安全重点施策について、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順をうまく機能させている点が参考になるものとする。</p>	



参考事例その8	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	佐川急便株式会社
紹介内容	安全重点施策に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>佐川急便株式会社では、平成13年～15年の中期経営計画において安全確保に関わる数値目標（人身事故発生指数を0.1以下に抑制）を示すとともに、その数値目標を達成するための取組みとして、年度毎に『安全戦略』実施計画を策定して、事故の削減及び重大事故ゼロを目指す取組みを実施。それ以降もより高い目標を目指し『安全戦略』内容を進化させている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 安全重点施策である『安全戦略』として、支社安全推進責任者等が、グループの「安全戦略目標値」と「輸送安全対策」（月毎の年間計画案）を策定。 2 取締役、支社長等を委員とした「安全対策委員会」にて中期、年度の『安全戦略』について審議し、実効性のあるものとして合意し承認。 3 安全戦略目標を達成するため策定した「輸送安全対策」を実行するため、『月間対策』として手順書に基づいて従業員教育を実施。また、『支社対策』として地域固有の気候、道路状況を考慮した教育を合わせて実施。 4 「安全戦略目標値」の進捗について、前日分の交通事故等の発生状況及び目標に対する達成状況を本社で集約し、経営トップを含む経営管理部門及び各支社等の管理者へ翌朝報告。 5 毎月開催の「安全会議」にて、前月の『安全戦略』の実施状況及び目標の達成状況について報告、審議。また、事故原因等の分析や他の交通機関の事故事例などの必要に応じ対策を措置。 6 9月開催の「運輸安全マネジメント見直し会議」で上半期分の「安全戦略目標値」の達成状況の検証及び見直しの実施。 7 3月開催の「運輸安全マネジメント見直し会議」で、下半期分の「安全戦略目標値」の達成状況の検証と1年間の『安全戦略』の実施状況を踏まえて、翌年度の『安全戦略』を策定。 8 上記取組みにより、平成12年度と比較して平成20年度の人身事故発生指数は、約10分の1に減少。また物損事故は約3分の1に減少。 <p>平成12年度 人身事故発生指数 0.16 物損事故発生指数 0.92 平成20年度 人身事故発生指数 0.013 物損事故発生指数 0.26</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取組として、策定、実施、達成状況の把握及び見直しの手順、さらに情報共有を含めてシステムをうまく機能させ、かつ、その結果、事故発生率減少という目標を着実に達成している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その9	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	鶴見サンマリン株式会社
紹介内容	安全重点施策の達成状況の的確な把握

(概要)

鶴見サンマリンでは、船舶の安全運航にかかわる安全目標 (=安全重点施策) を設定し、責任者や行動主体、達成期限等を明確にしたうえで、目標を達成するための具体的な手段(計画)を講じている。

安全目標及び目標達成計画は、従来の安全重点施策の達成状況及び別途定められた月間安全重点項目等を考慮のうえ関係部署で年間5~6項目設定され、経営トップの承認を経てすべての要員に周知されている。

さらに、計画の進捗状況は、計画遂行の責任者から毎月提出される「監視・測定記録」によって把握し、実績を取りまとめて要員に周知するとともに、2カ月に1度、安全部会でレビューを実施、必要に応じて計画を見直す等、目標達成のために各種の取り組みを実行している。

【2009年度 目標達成計画の一例】

5	船舶グループ	部署の役割	船体設備の保守整備を行ない、十分な性能を維持することで安全運航に寄与する。
		管理目的	十分な性能を維持した船舶の提供。
		管理目標	船体設備損傷による船舶の不稼働を発生させない
		目標値	故障による不稼働日 0日
		比較実績値	2008年度実績 船体設備損傷による不稼働日 4.5日
		監視方法	故障報告書、整備計画書、訪船報告書
		責任者	船舶グループ部長
		行動の主体	管理船舶、船舶グループ工務

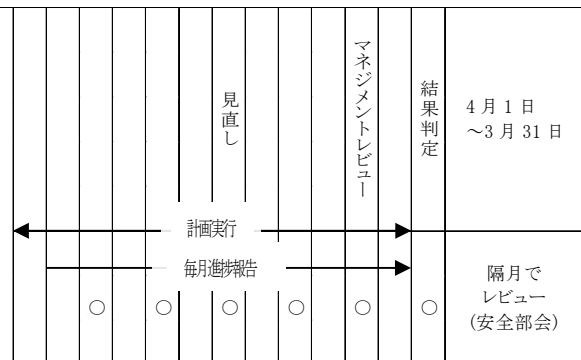
平成21年度の安全目標についても、隔月でレビューを実施し、きめ細かく軌道修正等を施して目標を達成することとしている。

〈船舶グループ〉

- 1) 訪船して設備の状況及び整備計画の実施状況を把握すると共に、不具合箇所があれば、早期是正を指示する。
- 2) 訪船、文書等により、海陸の意思疎通を図る。また、情報を共有し、相互の協力体制を強固なものとする。
- 3) メーカー、関係団体等から技術情報、トラブル事例等を入手し、船舶へ提供することで、乗組員の技術、知識の向上を助成する。
- 4) 入渠工事時は、航海中に点検できない箇所を漏れなく点検し、不具合箇所の早期発見、是正に努める。新造船、高船齢船は特別な注意を以って保守にあたる。

〈管理船舶〉

- 1) 毎日の点検により機器の状況を把握する。不良設備は早急に整備して不安定な状況を除去する。
- 2) 定期的に設備の効力テストを行ない、性能の維持を確認する
- 3) 年間整備計画、長期整備計画に添って定期的な整備を実施する。



(参考事例とした点)

上記取り組みは、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める安全重点施策に関する取り組みとして、安全重点施策の策定、実施、達成状況の把握、及び見直しの手順を適切に機能させている点が参考になるものと考えられる。

参考事例その10	
ガイドライン該当項目	(3) 安全方針等
事業者名称	東日本旅客鉄道株式会社
紹介内容	自社の安全課題等を踏まえた中期安全計画の見直し・改善
<p>(概要)</p> <p>東日本旅客鉄道株式会社においては、自社の中期安全計画（安全5ヵ年計画）の見直し・改善に当たり、以下の取組みを行っている。</p> <p>1 社員の安全意識アンケート調査</p> <p>平成20年7月に新規安全5ヵ年計画策定作業の一環として、社員の安全意識の調査、安全計画策定への参画意識の創出を目的にグループ会社を含め、社員に対する安全に係るアンケート調査を実施。</p> <p>2 安全5ヵ年計画の進捗状況の把握</p> <p>平成20年度までの安全5ヵ年計画「安全計画2008」を踏まえ、本社各主管部で年度の組織目標を定めるとともに、それを受けて、各支社では年度実行計画を定め、経営企画部が半期に1回、本社各主管部及び各支社に対する組織目標のヒアリングを実施し、その進捗状況を確認。また、各施策の個別の進捗については、鉄道事業本部内の打ち合わせで安全統括管理者が毎月確認。</p> <p>3 安全5ヵ年計画の見直し・改善</p> <p>平成20年度までの安全5ヵ年計画「安全計画2008」の進捗状況のほか、上記アンケート調査の結果（アンケートで見出された社員の安全に関する意識の状況や課題）等から、安全に係る自社の現状の課題等を十分に把握・精査したうえ、平成21年度からの新しい安全5ヵ年計画「安全ビジョン2013」を策定。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全に関する社員の意識、理解度等を把握し、その結果、見出された安全の課題を会社全体の安全の取組み計画に反映し、まさに、ガイドラインでいう安全方針及び安全重点施策に関する取組みのPDCAサイクルをうまく機能している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その11	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	東京地下鉄株式会社
紹介内容	タウンミーティング開催による本社・現場間のコミュニケーション確保の取り組み
<p>(概要)</p> <p>東京地下鉄株式会社では、経営層（会長、監査役を除く全役員及び全室部長）と社員が直接コミュニケーションを取ることで、相互理解を深め、意識の高揚を図ることを目的として、平成14年5月から「タウンミーティング」を開始。</p> <p>平成16年4月の民営化以降、1回あたりの人数を絞り、開催回数を増やして内容の充実を図るなど、本格的に取り組んでいる。その具体的取り組みは、以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 現場を訪れる経営層が、コミュニケーションを取る現場社員の構成（年齢層、職種等）を指定し、テーマを絞ってフリーディスカッション形式を基本として実施。 ミーティングの開催方法等については、ミーティング参加者の声を反映し、毎年、適宜見直しを行うことで制度の活性化を図っている。 また、現場に赴く室部長は、他の職種の社員とのコミュニケーションを通して、自らの業務課題を認識し、見直しに活用するなど、PDCAサイクルを確立している。 開催が1事業所単位ではなく、同世代、同職種等、複数事業所から参加者を募って開催しており、本社・現場間のコミュニケーションのみならず、現場同士においてもコミュニケーションの幅が広がっている。 また、従来の形式に加え、平成19年度より経営層が現業業務の見学を行い、見学した職場の係員と行う形式も開催し、現業業務に対しても相互理解を深めている。 平成19年度は180回程度、平成20年度も140回程度開催するなど、過去通算で約1020回開催。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取り組みは、経営トップをはじめとする経営管理部門と現場社員等との間で、輸送の安全の確保に関する情報を含め意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に積極的に努めている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その12	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	JFE物流株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>JFE物流株式会社では、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、経営会議・本部会議等を通じ、安全に関する各種情報の共有化を図るとともに、社員のみならず船舶所有者及び現場船員を含めた輸送の安全に係わる関係者が、縦断的・横断的な意思疎通を図り、関係者の安全意識の浸透に努めている。その具体的取組みは、以下のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 毎月の「経営会議」において、「安全」は常設の議題として毎回報告され、経営幹部においても安全情報が共有されている。 2 経営トップ及び安全統括管理者を含む経営幹部が、毎月一回は現場訪問を行っており、双方向のコミュニケーションが図られている。 3 本社関係では、安全統括管理者・各部長・運航管理者・船舶所有者等が出席する毎月開催の「船舶安全会議」や四半期毎に開催の「安全協議会」を通じ、現業管理部門において安全情報及び現場の課題が共有され適切な対応が講じられている。 4 「船舶安全会議」の開催前には、同会議メンバーをグループ分けして訪船パトロールを実施することにより、本社・船舶所有者・船員の階層縦断的に輸送業務関係者の中でコミュニケーションが確保され、また、事業所に配属されている安全部長2名が毎週3日は訪船活動を行い、安全点検や安全教育を実施することにより、安全風土の構築に努めている。 5 さらに、CSR(Corporate Social Responsibility/企業の社会的責任)・コンプライアンス(法令遵守)の観点から、「企業倫理ホットライン」を設けて、現場及び社内のイントラから直接経営トップに意見等を具申するシステムが確立されている。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、経営トップをはじめとする経営管理部門と社員のみならず船舶所有者及び現場船員との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に積極的に努めている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その13	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	南海フェリー株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>南海フェリー株式会社においては、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するために、常務会、部課長会議等の会議体を活用するだけでなく、次の取組みにより、さらなるコミュニケーションを確保している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 経営トップが、月4～5回以上（毎日のように訪船する週もある）訪船、月1回以上乗船するなど、頻繁に訪船・乗船活動を実施。 2 運航管理者は、毎日の出勤時に同社フェリーを利用し、乗船の際に対面で船長等現場の人間から意見を収集。 3 安全方針等社内の情報を、月1回、社内報「NF NEWS」を発行し、社内LANを使って配信するとともに、社内、船舶の各職場に「安全方針」を掲示し、定期的（1週間以内）に担当者を決めて唱和することによって全社員に情報が周知されるよう努めている。 4 社内の課題に応じた部署横断的な重点課題推進委員会（全部で4つの委員会で構成される。安全管理体制の構築は第1委員会を担当）を立ち上げ、検討結果を原則月1回常務会に報告することとし、社内の横の意見を収集・まとめやすくすると共に、経営管理部門に意見を上げやすくする取組みを実施。 5 安全に関する事項を含む改善事項を1人1件提案することを重点施策に掲げ、現場からの情報収集に努め、採用及び優秀な提案と判定された提案者に対し、企画等提案制度規定に基づき表彰を実施している。 6 マネジメント評価後の取組みとして、任意ISM*認証を取得し、経営トップから現場までコミュニケーションの充実を図り、継続的に安全・環境問題に取り組んでいる。 <p>* ISM: International Safety Management 船舶安全管理システム</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と本船乗組員等との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に向け積極的に努めている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その15	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	久米商船株式会社
紹介内容	情報伝達及びコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>久米商船株式会社においては、経営トップ・安全統括管理者をはじめとする経営管理部門が、輸送の安全の確保に必要な情報を共有するために、海務会議などの会議体の活用に加えて、次の取組みにより、さらなるコミュニケーションを確保している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 「現場が一番大事」との理念により、昭和25年会社創業以来、経営幹部が本船の出入港時に必ず立ち会うこととしている。 2 現在は、経営トップ、安全統括管理者及び運航管理者の3名（以下、「経営トップ等」という。）が、1日4回の出入港に欠かさず立ち会っている。 3 その際、出入港時における乗下船及び荷役作業の開始前・終了後においては、岸壁にある営業部事務所において、船長及び経営トップ等がミーティングを行い、情報の伝達、現場意見の収集に努めている。 4 さらに、経営トップ等は、2カ月に1回の頻度で那覇から久米島の間を乗船し、本船乗組員のみならず、現地職員と意見交換を行っている。 5 また、本船におけるコミュニケーションの改善を図るために、船内の乗組員集会室を大規模に改装し、乗組員が一堂に会せる環境を整え、その結果、乗組員の情報共有、意見交換が活性化している。 6 なお、同社は、創業以来58年間、無事故を継続している。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と本船乗組員等との間で、輸送の安全の確保に関する意思疎通・連携を十分に図り、関係者の安全意識の浸透に向け積極的に努めている点が参考となるものとする。</p>	

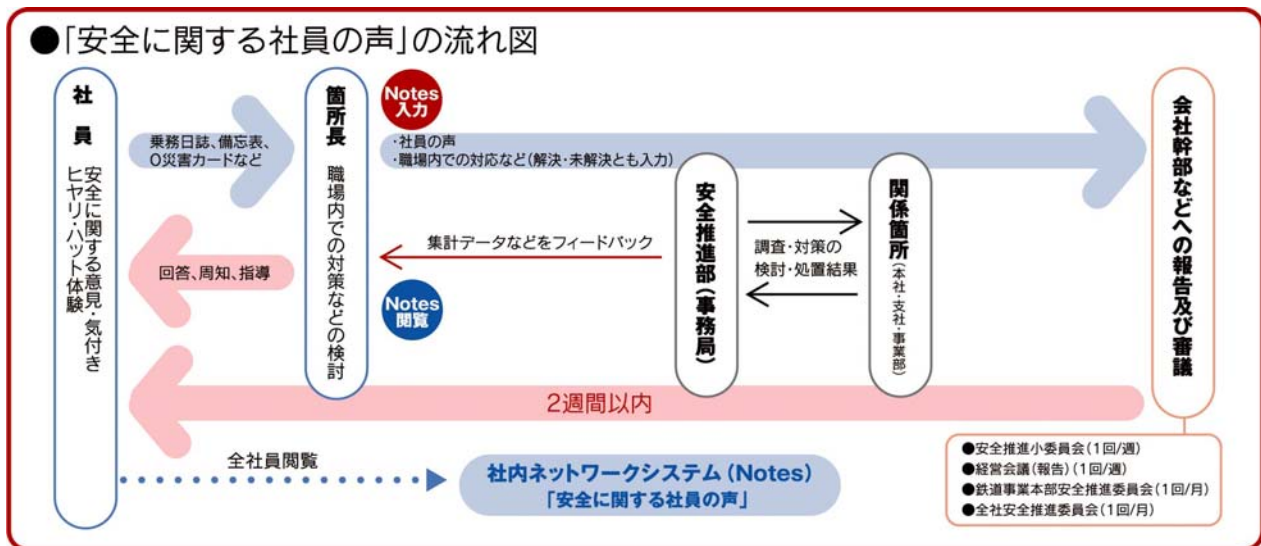
参考事例その16	
ガイドライン該当項目	(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
事業者名称	神姫バス株式会社
紹介内容	風通しのよい職場風土を目指したコミュニケーションの確保に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>神姫バス株式会社においては、経営管理部門と現場部門との意見交換を重要視し、経営トップを含む経営管理部門による現場巡回・点呼の立会い、また、経営トップによる4年未満の乗務員との懇談会(年11回計画)を実施するだけでなく、以下に記載の「安全管理官」を設置することにより、さらなるコミュニケーションを確保している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 主な業務は、「現場の声」を経営管理部門に反映させることにあり、経営管理部門と現場部門とのパイプ役として、バス事業部に2名を専任で配置している。 2. 現場要員との本音による対話を実現させるためには、現場要員から信頼されやすい者を選任する必要があり、ドライバー経験のある者から選任している。 3. 毎日のように営業所を訪問し、所長をはじめ、助役、ドライバー等との直接対話により、営業所の現状、それぞれが抱える課題、問題点等を把握し、毎月、バス事業部に報告書を提出し、バス事業部で内容を把握した上で、安全統括管理者を経由し、社長に報告している。 4. 営業所間を行き来することが主業務であることから、一営業所の取組み状況等を他の営業所へ伝える役目も担い、営業所間のパイプ役としても機能している。 <p>上記「安全管理官」の活動により、現場部門の声が経営管理部門に反映されやすくなり、安全への取組みに対する改善に繋がっていることに加え、営業所間での交流も活発化し、良い取組みについては、互いに見学しあうなど、その取組みを自主的に営業所に取り入れる効果も出ている。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>経営トップをはじめとする経営管理部門と現場部門との間で、輸送の安全の確保に関する情報を含む意思疎通が図られ、風通しのよい職場風土を目指したさらなるコミュニケーションを確保している点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その17	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	九州旅客鉄道株式会社
紹介内容	社員の意見やヒヤリ・ハット情報の社内ネットワーク

(概要)

九州旅客鉄道株式会社では、社員一人一人の安全意識の高揚を図るため、平成17年9月より、社員からの意見・気付きやヒヤリ・ハットの体験について、社内ネットワークを用いて情報共有し、2週間以内に回答を返す取組みを行っている。

寄せられた声は対策の実施や注意喚起事例として活用されるなど、社員の声を反映した業務運営を進めることで、現場第一線の社員の安全マネジメントへの参加を推進し、安全風土の形成に取り組んでいる。



※ 平成17年9月～平成21年8月の「安全に関する社員の声」の件数：7,528件寄せられた声は、速やかに対策を実施する事項(A件名)、中長期的に検討する事項(B件名)、今後の参考とする事項(C件名)に分類し対応しており、A件名、B件名合わせて3,526件中、3,506件が対策実施済み又は方針決定済みである。

(平成21年9月1日現在)

(参考事例とした点)

輸送の安全の確保に関するリスク管理の取組みについて、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、輸送の安全の確保に関する業務改善・事故防止に努めている点が参考となるものと考える。

参考事例その18																																																		
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等																																																	
事業者名称	関西汽船株式会社																																																	
紹介内容	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用																																																	
<p>(概要)</p> <p>関西汽船株式会社では、数年前から船舶及びターミナルにおけるヒヤリ・ハット報告を奨励し、個々の事象に対する原因の調査・分析及びその防止対策までを検討し、可能な予防措置を講じるとともに、これらの情報を毎月集計し、社内・支社・全船・代理店等に配布、情報を共有化している。(最近では、1ヶ月に約20件のペースで情報が上がってきている。)</p> <p>最近では、輸送の安全上の潜在的課題の発掘に取り組んでおり、現場から潜在的な課題となり得る情報が報告されるシステムを整備している。</p> <p>さらに、これらの情報や顕在化した現場の事故・機器類等の不具合情報をデータベース化、本社のLANで容易にアクセスできるようにし、情報共有を図っている。</p> <p>3. リスク管理表に基づくリスクランキングの整理 前項の手法にて各カテゴリー(航海中、狭水道航行中、入出港S/B、荷役作業、その他)別に潜在するリスクを下表の通り、リスクランキング別に整理する。</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="3">可能性 ↑</td> <td>3</td> <td>可能性が高い</td> <td>黄色</td> <td>赤</td> <td>赤</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>可能性がある</td> <td>青</td> <td>赤</td> <td>赤</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>殆どない</td> <td>青</td> <td>黄色</td> <td>赤</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>軽症</td> <td>重症</td> <td>重度の災害</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td colspan="3">重大性 →</td> </tr> </table> <p>リスク管理表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>重要性</th> <th>対策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D</td> <td>到底許容できない</td> <td>機械、設備、手順の改善を直ちに行う</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>重大な問題がある</td> <td>機械、設備、手順の改善を計画的に行う</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>多少問題がある</td> <td>非常停止装置や保護具の着用を行う</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>許容できる</td> <td>作業の管理やKYT活動等の活動を行う</td> </tr> </tbody> </table> <p>安全を先取りしたヒューマンエラー防止対策 (平成18年10月1日関西汽船株式会社船舶部) より抜粋</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>輸送の安全の確保に関するリスク管理の取組みとして、ヒヤリ・ハット情報の収集、整理、分析・評価、対策検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、輸送の安全に係るヒューマンエラーの防止に努めている点が参考となるものとする。</p>		可能性 ↑	3	可能性が高い	黄色	赤	赤	2	可能性がある	青	赤	赤	1	殆どない	青	黄色	赤				軽症	重症	重度の災害				A	B	C				重大性 →				重要性	対策	D	到底許容できない	機械、設備、手順の改善を直ちに行う	C	重大な問題がある	機械、設備、手順の改善を計画的に行う	B	多少問題がある	非常停止装置や保護具の着用を行う	A	許容できる	作業の管理やKYT活動等の活動を行う
可能性 ↑	3		可能性が高い	黄色	赤	赤																																												
	2		可能性がある	青	赤	赤																																												
	1	殆どない	青	黄色	赤																																													
			軽症	重症	重度の災害																																													
			A	B	C																																													
			重大性 →																																															
	重要性	対策																																																
D	到底許容できない	機械、設備、手順の改善を直ちに行う																																																
C	重大な問題がある	機械、設備、手順の改善を計画的に行う																																																
B	多少問題がある	非常停止装置や保護具の着用を行う																																																
A	許容できる	作業の管理やKYT活動等の活動を行う																																																

参考事例その19	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	東京都交通局
紹介内容	事故等に関する情報の活用に関する取り組み

(概要)

東京都交通局では、江戸川自動車営業所で作成したハザードマップ（以下に掲げる潜在的な危険箇所が路線上に記載された地図）について水平展開を図り、全営業所で同様に作成した。各営業所では、このハザードマップの掲示や乗務員への提供により、潜在的な危険性を把握させ、事故の予防と乗務員の安全意識向上に資する取り組みを行っている。

- ① 駐車車両の多い箇所
- ② 児童の横断の多い信号機、横断歩道
- ③ 道路状況（跨線橋、路面凹凸、幅員狭隘）
- ④ 右左折時における自転車・歩行者への注意が必要な箇所
- ⑤ 週末の催事状況（道路渋滞）



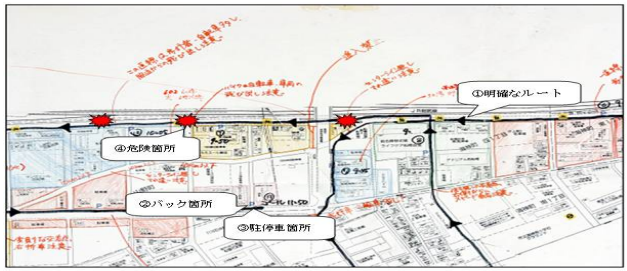
▲江戸川自動車営業所（冊子）



▲千住自動車営業所（掲示）

(参考事例とした点)

輸送の安全の確保に関するリスク管理の取り組みとして、経験的に把握された危険情報を集積・分類して地図に記入し、路線上の危険箇所等について各運転手に対して情報提供することにより、事故防止に努めている点が参考となるものとする。

参考事例その20	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	ヤマト運輸株式会社
紹介内容	事故等に関する情報の活用に関する取り組み
<p>(概要)</p> <p>1 ヤマト運輸(株)では、セールスドライバーがそれぞれの担当エリアの地図に、見通しの悪い交差点などの潜在的な危険箇所、安全面・効率を考慮した駐車位置、危険度の高い右折を少なくするルートなどを書き入れて作成する、安全な集配のための「安全集配ルートマップ」を作成している。このマップはヤマト運輸が取組むバス停方式(ルート内の決まった場所に停車し、そこから主として台車で集配を行う方法)の推進にも欠くことのできない要素となる。また、安全確保に関するリスク管理とともに、セールスドライバーの安全意識向上、集配の効率アップにも資する取り組みとして推進している。</p> <p>* 安全集配ルートマップのポイント</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 明確なルート ② バック箇所 ③ 駐停車位置 ④ 危険箇所  <p>2 担当エリア毎に安全集配ルートマップを作成し活用することで、そのエリアを誰が担当しても同じ業務を行えるよう情報を共有化し、リスクの最少化を図っている。</p> <p>3 さらに、事故データ分析システムを新たにリニューアルし、2008年の秋の交通事故ゼロ運動(1970年以来、継続的に実施している全社的な安全運動)において、過去1年間の自社で発生した交通事故データを事故類型別、場所別、時間帯別、時季別、ドライバー年齢別等に分類・整理し、多発している事故事例(信号なしの交差点での衝突事故)を抽出。</p> <p>当該事故事例に対する事故防止対策を2008年秋及び2009年春の交通事故ゼロ運動における重点実施事項に盛り込み、重点的に対策を推進。(その結果、信号なし交差点での衝突事故発生件数が、2008年10月より半年間で前年比30%減少するという成果を得たもの)</p> <p>重大事故については、中央安全衛生会議で対策等を検討・策定し、それらの結果を社内イントラ等で社内周知。過去発生した事故に対する再発防止策の実践状況や有効性・効果を内部監査等で把握。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取り組みは、輸送の安全の確保に関するリスク管理に係る取り組みとして、経験的に把握された危険情報を集積・分類して地図に記入し、より安全と思われる集配ルートを設定し、それらをセールスドライバーに対して情報提供することにより、「リスク」の最小化を図る取り組みに務めている点が参考となるものとする。また、上記3の取り組みは、自社で発生している事故の傾向を適切に把握し、自社で多発している事故類型等に限定した事故防止対策を重点的に推進し、事故減少という一定の成果を得ている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その21	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	中国ジェイアールバス株式会社
紹介内容	事故等に関する情報の活用に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中国ジェイアールバス株式会社では、事故を確実に減少させるため、ハード対策及びソフト対策を積極的に推進し、平成14年度から毎年事故数が減少しており、事故防止に以下に掲げる効果的な措置を講じている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 ハード対策として、乗務員の提言によるディスチャージヘッドライトや全車両へのドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計を導入し、安全対策の確実な実行を図っている。 2 ソフト対策として、ドライブレコーダーとデジタル式運行記録計を組み合わせ、解析ソフトを利用した事故、ヒヤリ・ハット情報の分析と乗務員の教育・指導及び共有すべき安全情報の水平展開を行い、全社的な事故防止に取り組んでいる。 3 社内における「事故の芽」等の報告制度として、「300X(ばってん)運動」を展開し安全推進委員会や事故防止検討委員会で対応を検討するとともに、要注意箇所マップを作成し乗務員等の関係者に情報の周知・活用を図っており、年間1300件程度の報告が寄せられ、報告者に褒美を与えている。 4 他社の事故等を「他山の石」として自社の安全対策に活用し、事故防止に積極的に取り組んでいる。 5 事故件数・類型等の統計、調査・分析結果について、社内に周知し、安全意識の啓蒙と高揚を図っている。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、いわゆる、「輸送の安全の確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をシステムとしてうまく機能させ、事故防止に努めている点が参考となるものと考えられる。</p>	

参考事例その22																																			
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等																																		
事業者名称	旭タンカー株式会社																																		
紹介内容	事故情報及びリスク管理に関する取組み																																		
<p>(概要)</p> <p>旭タンカー株式会社においては、事故・トラブル（事故等）情報が経営トップまで確実に報告されており、それら事故等の原因分析が行われ、再発防止対策が講じられている。</p> <p>1 原因分析、再発防止対策等は、イラスト等を効果的に使用して分かりやすく解説されており、「事故の分析と教訓」として現場に展開されている。</p> <p>2 同社のホームページには、「環境・安全について」のコーナーを設け、これらの情報のほか、過去事例の掲載の「マイアニュースレター」、官署からの通達等をタイムリーに掲載し、社内関係者、船主等と情報を共有することにより、事故防止に取り組んでいる。 旭タンカーホームページ：http://www.asahi-tanker.com/anzen.html</p> <p>3 さらに、ヒヤリ・ハット情報についても、積極的な取組みを行っており、船内にヒヤリ・ハット情報の収集箱を設置し、月間1人2件の情報提供を推進することで、全運航船舶から月間約1,000件もの情報を収集している。これら収集された情報は、分類、整理され、グループ全船に展開されており、特に事故発生に至る可能性の高い事例については、予防措置が講じられ、現場に周知されている。</p> <p>4 また、ヒヤリ・ハット情報に加えて、船主の訪船報告書で安全にかかわる乗組員からの指摘・要望を受けた場合も、該当する基地安全協会等にも要望事項を伝え、「気づき」に対しても予防措置を講じるとともに、改善の進捗状況及び結果を本船にフィードバックしている。</p> <p>【ヒヤリ・ハット情報の分類、整理の例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>状態別</p> <table border="1"> <caption>状態別</caption> <tr><th>状態</th><th>割合</th></tr> <tr><td>航海中</td><td>41%</td></tr> <tr><td>荷役中</td><td>15%</td></tr> <tr><td>荷役準備後始末</td><td>10%</td></tr> <tr><td>停泊中</td><td>12%</td></tr> <tr><td>着離棧</td><td>12%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>10%</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>要因別</p> <table border="1"> <caption>要因別</caption> <tr><th>要因</th><th>割合</th></tr> <tr><td>人的</td><td>45%</td></tr> <tr><td>物的</td><td>27%</td></tr> <tr><td>環境</td><td>18%</td></tr> <tr><td>管理</td><td>10%</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>現象別</p> <table border="1"> <caption>現象別</caption> <tr><th>現象</th><th>割合</th></tr> <tr><td>顕在</td><td>47%</td></tr> <tr><td>潜在</td><td>22%</td></tr> <tr><td>発見</td><td>20%</td></tr> <tr><td>想定</td><td>11%</td></tr> </table> </div> </div> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、「輸送の安全に確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をうまく機能させ、事故防止に努めている点が参考となるものとする。</p>		状態	割合	航海中	41%	荷役中	15%	荷役準備後始末	10%	停泊中	12%	着離棧	12%	その他	10%	要因	割合	人的	45%	物的	27%	環境	18%	管理	10%	現象	割合	顕在	47%	潜在	22%	発見	20%	想定	11%
状態	割合																																		
航海中	41%																																		
荷役中	15%																																		
荷役準備後始末	10%																																		
停泊中	12%																																		
着離棧	12%																																		
その他	10%																																		
要因	割合																																		
人的	45%																																		
物的	27%																																		
環境	18%																																		
管理	10%																																		
現象	割合																																		
顕在	47%																																		
潜在	22%																																		
発見	20%																																		
想定	11%																																		

参考事例その23	
ガイドライン該当項目	(7) 事故等に関する情報の報告等
事業者名称	京浜急行電鉄株式会社
紹介内容	ヒヤリ・ハット情報を活用した乗務員の安全意識向上のための教育・訓練の取組み
<p>(概要)</p> <p>京浜急行電鉄株式会社では、乗務区、運転区の職員の安全意識向上を目的として、各区における毎月の教習の機会に、下記1～4の流れのとおりヒヤリ・ハット情報を活用した教育を実施し、その結果のフォローアップを行っている。本取組みを通じて、現場職員に対して、情報報告の意義・目的の周知徹底、危険に気付く能力の育成を図るとともに、フォローアップを迅速かつ適切に行うことにより、現場から情報が報告される文化の定着を目指している。</p> <p>1 ヒヤリ・ハット事例の収集、教習に用いる資料の準備</p> <p>各区の教習の指導者（区長、助役、乗務主任など）は、前月に報告されたヒヤリ・ハット事例を分類・整理し、パワーポイントなどを用いて区内教習資料に取りまとめ、指導要綱を作成し、指導者が変わっても同様の指導ができるように工夫。なお、ヒヤリ・ハット事例は、報告を受けた後速やかに、原因、ヒヤリ・ハットを見過ごした場合に起こりうる事故と対策を取りまとめ、区内に掲示するとともに、指導者がマンツーマン指導を実施。その後、一定期間が経過後、指導者が再確認を行っている。</p> <p>2 教習の実施（小集団による原因分析、起こりうる事故、対策等の検討）</p> <p>指導者は、ヒヤリ・ハット事例を原因、対策などとあわせて発表した後、各職員の意見を集約し、ヒヤリ・ハットの事例によっては、教習の班毎にリーダーを指定し、他に考えられる原因やその背後要因、ヒヤリ・ハットを見過ごした場合に起こりうる事故、対策などを小集団で議論。各班のリーダーは当該議論の結果を報告書に取りまとめ、指導者に提出。</p> <p>3 検討結果のフォローアップ</p> <p>指導者は、各班の報告書（各職員の意見）を総括し、次回の教習の冒頭で再指導を行うことにより、原因、対策などへの理解度の向上を図るとともに、区内で情報共有・マンツーマン指導実施。総括的な報告書は、本社に提出するとともに、本社を通じて他の部門にも水平展開。</p> <p>4 対策の実施</p> <p>検討された対策は、必要に応じて対応実施。各区で対応できない場合は、本社に報告され対策を検討し、安全管理体制の向上に反映。（これまでに実施された対策の事例として、信号操作盤の誤操作を防ぐためのボタンへのキャップの取付け、引上げ線出入庫作業安全性向上のためのステップの設置、伝達ミス防止の際の車掌連絡メモの携帯等あり。）</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、「輸送の安全に確保に関するリスク管理」の取組みの一つであり、情報の収集、整理、分析・評価、対策の検討・実施といった、一連の手順をうまく機能させ、事故防止に努めている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その24	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	小田急電鉄株式会社
紹介内容	重大事故等への対応に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>小田急電鉄株式会社では、全社的な対応を要する重大事故、大規模災害等の発生を想定したマニュアルを作成し、全社員に周知するとともに、このマニュアルに基づいた危機管理シミュレーションを実施し、異常時における対応能力の向上に努めている。その具体的取組みは、以下のとおりである。</p> <p>1 鉄道における事故発生時の対応を定めた「運転事故応急処理手続」とは別に、重大事故を含めた会社に大規模な損失をもたらす可能性のある危機に対応するため、「危機管理規則」を平成16年7月に制定するとともに、危機発生時の必要事項を時系列で定めた「緊急時対応計画・アクションプラン」を策定し、全社員に周知している。</p> <p>※「危機管理規則」は、危機発生時における組織や権限、社員の行動基準を明確に定めており、「緊急時対応計画・アクションプラン」は、「危機管理規則」の規定に基づき、危機発生時に的確に行動できるよう、社員が何をすべきかを時系列で記載している。</p> <p>2 また、脱線事故等を想定した異常時総合訓練を、消防署等と連携して毎年実施しているほか、危機発生時の経営層による意思決定をテーマとした、危機管理シミュレーション（大規模鉄道事故、大規模地震、個人情報漏えい等。）を実施している。</p> <p>※危機管理シミュレーションは、「危機管理規則」に基づく総合対策本部員（常勤役員を中心に構成。）が訓練参加者となり、事務局は予め作成したシナリオに沿って随時状況報告を行い（訓練参加者にはシナリオの全容は伝えない。）、訓練参加者は状況報告に基づき意思決定を行う、机上演習型の訓練である。</p> <p>3 さらに、訓練終了後には反省会を開催して課題を抽出し、次回の訓練に反映させているなど、事故対応に関する取組みについてPDCAサイクルによって運用しており、平成20年に実施した訓練においては、危機管理コンサルタント会社による評価を受け、体制の改善を図るべく「危機管理規則」の変更を行なった。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、重大事故を含む危機発生時において、全社的な対応を的確に行うための計画が策定されていること、また、計画・実施・確認・見直しのPDCAサイクルによって、事故対応に関する取組みをシステムとしてうまく機能させている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その25	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	全日本空輸株式会社
紹介内容	重大事故等への対応に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>全日本空輸株式会社(以下、「ANA」という。)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「重大事故等への対応」に関して、以下の取組みを推進している。</p> <p>1 ANAの「安全管理規程」第4章(安全管理の実施)4-6(緊急時の措置)に、通常の事故などの対応では処理できず、会社全体で対応しなければならないような大きな事故、ハイジャック、テロ、災害などが発生した場合に備え、被害者とその家族に対する支援、迅速かつ適切な対応による被害の拡大防止、事故の復旧措置、事故の原因究明など円滑に実施できるよう、予め緊急対応計画をたて、それを実効あるものとしなければならない旨規定。また、同社は、世界的なアライアンス等によって、事故等の発生現場での初期対応の充実を図っている。</p> <p>2 以下の要素を含む全組織に亘る総合的な緊急対応マニュアル「Emergency Response Manual(以下、「ERM(*)」という。)]を定めている。</p> <p style="padding-left: 40px;">* 緊急対応要員への役割の付与、全体的な指揮・命令・調整を行うコマンド・ポストの設置、乗客・乗務員・乗務員以外の職員及びその家族に対する人道的援助、緊急連絡体制や運輸安全委員会航空事故調査官や外部の緊急対応機関との窓口、外部機関への情報提供の管理、マスコミや社会との対応プロセス、原因究明に関わる体制、定期的な訓練・演習の手順</p> <p>3 当該対応の準備として以下を実施している。</p> <p style="padding-left: 20px;">①ERMに基づき要員に必要な訓練を実施</p> <p style="padding-left: 20px;">②要員の慣熟及び不明点を明らかにするため、定期的にERMの演習を実施</p> <p style="padding-left: 20px;">③ERMに関連する訓練、演習等の終了後及び実際の事故対応後、ERMの有効性・妥当性などについてレビュー</p> <p style="padding-left: 20px;">④ERMの要領および改訂内容について従業員に周知</p> <p>4 当該対応のインフラとして、通信機能を備えた「危機管理センター」および「旅客支援センター」、予想される電話着信を扱う能力を持った「お問合せセンター」、「人道支援チーム」施設等を整備している。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>航空分野においては、万一事故が発生した場合に社会や利用者に与える影響が大きいことから、他の分野に比べて重大事故対応が進んでおり、他の事業者の参考となる部分があるものとする。ここではその代表例としてANAの事例を取り上げた。</p>	

参考事例その26	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	横浜市交通局
紹介内容	緊急時対応訓練等の実施及び充実
<p>(概要)</p> <p>横浜市交通局自動車本部(バス)では、重大な事故等への対応として「事故処理要領」等のマニュアルに基づき、緊急時対応訓練等を計画的に実施し、当日参加出来なかった職員へは、同レベルの情報の共有の観点から、研修の場を通じ周知を行う等、異常時における対応能力の向上に努めている。その具体的な取組みは、以下のとおりである。</p> <p>1 緊急時対応訓練として、横浜市安全管理局(消防)等の関係機関と連携し、自動車本部各課、全営業所から職員が参加して各種訓練を実施。</p> <p>(1) 「南関東大地震」を想定した訓練</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設火災の消火訓練 ・消防による応急手当や救命処置講習 ・危険箇所、避難場所や病院などの確認 ・負傷者(心肺停止)への救命措置訓練 ・停電等を想定した燃料給油訓練 ・無線を活用した運行管理訓練 <p>(2) 交通事故、バス車両火災想定訓練</p> <ul style="list-style-type: none"> ・負傷者数の確認と救護措置 ・二次災害の防止と乗客の避難誘導訓練 ・救急及び警察への通報訓練 <p>2 これらの訓練終了後は反省会を実施し、訓練についての意見交換等を行っている。また全参加者に対してアンケートを実施し、問題点等の洗い出しを行い、継続して訓練への改善・見直しに取り組んでいる。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記の取組みは、重大事故を含む危機発生時において、全社的な対応を的確に行うための計画が策定されていること、また、計画・実施・確認・見直しのPDCAサイクルによって、事故対応に関する取組みをシステムとしてうまく機能させている点が参考となるものとする。</p>	

参考事例その27	
ガイドライン該当項目	(8) 重大な事故等への対応
事業者名称	日本貨物航空株式会社
紹介内容	重大事故等緊急対応訓練の見直し・改善の取組み
<p>(概要)</p> <p>日本貨物航空株式会社においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「重大な事故等への対応」に関して、以下の取組みを推進している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 「危機対応マニュアル」を策定し、事故等の応急処置・復旧措置の実施、事故原因・被害の調査分析等に係る責任・権限等の必要な事項を明示・周知。危機管理の対応手順を判りやすく明記した危機管理ポケットブックを作成し、全社員に配付・周知。 毎年2回程度、各種航空事故の発生を想定したシナリオで、マスコミ関係者参加のうえ、全社的な事故処理演習（本年5月には参加者にシナリオを事前周知しない方法で実施）を実施し、事故処理演習実施後は、参加者から感想等を提出させるほか、反省会を必ず開催し、対応手順の見直しを適宜実施。特に、上記の緊迫した実践的なマスコミ対応演習については、可能な限り、本社社員に経営陣の対応状況を間近で見学させ、意識向上を図っている。 反省会で見出された見直し部分については、経営トップまで報告され、適宜改善を図り、それらの結果は次回の演習計画に活用。本年5月の訓練の結果、次回訓練においては、参加者のうち、キーマンとなる管理者には、シナリオを事前に周知し、骨子の検証を行なう予定とのこと。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、重大事故等緊急対応訓練のPDCAサイクルをうまく機能させ、自社の重大事故対応体制の充実・強化に努めている点が参考になるものとする。</p>	

参考事例その28	
ガイドライン該当項目	(9) 関係法令等の遵守の確保
事業者名称	日本通運株式会社
紹介内容	関係法令等の遵守に向けた取組み
<p>(概要)</p> <p>日本通運株式会社においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める関係法令等の遵守の確保に関する取組みとして、以下のとおり推進している。</p> <p>1 日本通運では、自動車事業適正化のため、全国10ブロックおよび5事業部の各支店において点検調査票に基づき半期毎に自主点検（他支店や他部署で相互に点検を行うなど、客観性と透明性を確保）を行い、不適合があればブロックおよび事業部で指導や適正化を行っている。</p> <p>2 上記自主点検に加え、本社交流点検を実施し、その点検では貨物自動車運送事業法の運行・整備・点呼等を含む35の重点項目についてチェックしている。これら自動車事業適正化の制度は、重点項目に不適正な事項があれば当該支店を改善指定店に指定し、徹底的に指導を行うものであり、系列作業会社もその対象としている。改善指定店に対しては、管轄のブロックおよび事業部が改善指導を行ない、本社業務部にて改善研究会による改善進捗状況およびフォロー点検による適正化の確認を行っている。本社内では、監査部の監査でコンプライアンスの問題が指摘された場合や事件、事故が発生した場合、本社関係各部が立入点検を行い、是正指導を実施している。</p> <p>3 コンプライアンスの取り組みとして、半期毎に、全社員のなかから約1,300人を無作為に抽出してコンプライアンスに係る意識調査（アンケート）を継続的に実施し、社員の当該意識の把握に努めている。</p> <p>また、「コンプライアンスだより」を毎月刊行し、社内イントラで周知すること等により、コンプライアンスに関する情報共有・コミュニケーションの確保に努めている。また、コンプライアンスを社員教育メニューの最重要事項の一つと位置づけ、階層別教育・研修（新人、ドライバー指導員、新任係長、新任課長、新任次長、新任支店長）にて講習・講義を精力的に行っている。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記のとおり、関係法令等の遵守に向けた、これら一連の取組みについては、他の模範となり得る優れた取組みであり、安全マネジメント上、高く評価すべきと考える。</p>	

参考事例その29	
ガイドライン該当項目	(9) 関係法令等の遵守の確保
事業者名称	佐渡汽船株式会社
紹介内容	「安全診断」を活用した関係法令遵守の取組み

(概要)

佐渡汽船では、昭和56年から船舶、陸上部門及び関連会社を対象に、関係法令の遵守状況を把握する手段として、安全教育指導室が「安全診断」を実施している。

1 年度計画

安全診断は、陸上と海上に仕分けられ、年度計画に基づき月毎に診断項目に変化を与えながら実施されている。

2 法令毎の項目、基準及び根拠規程

安全診断は、法令毎(例示:海上衝突予防法、船員労働安全衛生規則)に診断項目、診断基準、根拠規程が取りまとめられた様式に基づいて実施されており、安全診断を実施する要員の習熟度による差異を縮める工夫がなされている。

3 安全診断結果の活用

安全診断結果は、佐渡汽船グループ教育訓練計画に反映される仕組みとなっている。

【海上安全診断表の一部】

海上安全診断表

(平成〇〇年〇〇月分)

点検者	No. 1	
	室長	担当
会長		

(船員法・同施行規則・船舶救命設備規則等)

〇月 〇日 (立会者)		船長、一航士、二航士、事務長、機関長、一機士、二機士		
診断項目	診断基準	評価	備考	
整理・整頓	救命設備はすぐ使用でき不用な物はない	4		
清掃	救命設備置場は、掃除し汚れていない	3		
～ 略 ～				
操縦・救命設備等	非常配置表の熟知	1 配置表は周知可能な場所に掲示している 2 乗組員は配置と乗組筏を把握している 3 乗組員は非常信号を熟知している	4 4 3	◎公用航海日誌に10/21操縦(車両火災を想定)の実施記載あり。
	操縦の実施	1 防火・防水操縦は毎月実施している 2 非常操舵操縦は3カ月毎に実施している 3 救助艇・救命筏は毎年実施している	4 4 4	
～ 略 ～				
	救命胴衣格納庫点検シール、一部剥がれあり	3	○措置済み	
総評	(評価) 4	(救命設備の取扱い整備について) 1. 昨年、救命胴衣格納庫点検シールの一部が剥がれていたが、今回全て措置されていた。 今後も巡回時に点検し、剥がれていたら速やかに補修すること。		

※ 評価基準 5. -- これは大したものだ文句なし 4. -- よくやっている 3. -- 良い点、悪い点がなく普通である
2. -- よく見ると悪い点が数ヶ所ある 1. -- 悪い点が一見して分かることが多い

(参考事例とした点)

上記安全診断の仕組みは、昭和56年の実施以降、幾多の見直しが図られており、経験を踏まえた改善の末に、現在の仕組みを構築した経緯があり、ガイドラインの求める継続的改善の一例としても参考になり得るものとする。

参考事例その30	
ガイドライン該当項目	(10) 安全マネジメント態勢を維持するために必要な教育・訓練等
事業者名称	ヤマト運輸株式会社
紹介内容	セールスドライバーの技量向上に向けた安全専門講師の養成とその活用
<p>(概要)</p> <p>ヤマト運輸(株)においては、輸送の安全の取組みの一環として、以下のような取組みを推進している。</p> <ol style="list-style-type: none"> ヤマト運輸株式会社の安全戦略の基盤となっているのは、安全対策の専門職をすべての主管支店に配属し、セールスドライバーの安全教育を行う「安全指導長制度」であり、この独自の制度は、1974年の導入から現在に至るまでヤマト運輸株式会社の「安全」を支え続けてきたところであり、現在、全国に210名の安全指導長を配置して、約5万人におよぶセールスドライバーへの安全教育、添乗指導等を行っている。 2008年度から、その伝統ある仕組みを維持しつつ、さらなるレベルアップを図るため、2008年5月、取組みの第一弾として安全専門講師を養成する「安全専門講師養成研修」を開始。 この研修対象は、各主管支店で選抜された安全指導長であり、研修期間は6日間で、カリキュラムは基礎講習、マニュアル作成、話し方などの座学と、自動車教習所の協力を得て、運転の癖を見抜くなどの実技演習、そして最終日に行う認定試験で、この厳しく高度な安全研修を経て、法令担当または実技担当の安全専門講師に認定。 現在、各主管支店に法令担当1名、実技担当1名の安全専門講師を配置し、各主管支店所属のセールスドライバーに対する講義、添乗指導、路上パトロールなど、安全教育の充実・強化を図っている。 上記研修内容・マニュアルについても、逐次、見直しを行うとともに、今後、事故防止担当の安全専門講師を養成・配置するため、新たな研修を企画検討中。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、現場要員の技能向上に係る取組みのスパイラルアップしている点が参考になるものと考えられる。</p>	

参考事例その31	
ガイドライン該当項目	(11) 内部監査、(12) 見直しと継続的改善
事業者名称	中越運送株式会社
紹介内容	安全管理体制に係る内部監査及び見直しに関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中越運送株式会社では、安全管理体制に係る内部監査について、「内部監査の手順書」を作成し、同手順書に基づいて、内部監査計画を策定し、平成19年1月から2月にかけて、第1回目の内部監査を実施しており、その後の平成20年度～21年度も継続して、計画的に当該内部監査を実施している。</p> <p>現在指名している内部監査員は、外部の内部監査員研修を受講し、全て内部監査員資格を取得済みであり、今後も、社内での内部監査員養成講習や外部機関での研修を継続して、監査体制の強化を図る予定である。</p> <p>また、同社では、安全管理体制に係る見直し(マネジメント・レビュー)について、「マネジメント・レビュー会議の手順書」を作成し、平成19年2月に第1回目の「マネジメント・レビュー会議」を開催した。その後は平成20年4月に第2回目のレビュー会議を開催、平成21年3月に第3回目のレビュー会議を開催して、内部監査結果、改善提案、事故発生状況等、安全管理体制の実施状況を確認している。</p> <p>今後も定期的に「マネジメント・レビュー会議」を開催し、マネジメント・レビューを行い、安全目標・安全重点施策の見直しをはじめとした安全管理体制の継続的改善の措置を講じる予定である。</p> <p>尚、中越運送の「マネジメント・レビュー会議」は、経営者、重役、本社部課長、及び現地各支社長等が一堂に会して開催するほか、本社と主要店所とを専用テレビ回線で中継する「テレビ会議方式」を導入している。この「テレビ会議方式」により、多くの管理者等が参画した「マネジメント・レビュー会議」の開催が可能となっている。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査及び見直しと継続的改善に関する取組み(PDCAサイクルのC(評価)及びA(見直し)のプロセス)について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

参考事例その32	
ガイドライン該当項目	(11) 内部監査
事業者名称	京都市交通局
紹介内容	安全管理体制に係る内部監査に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>京都市交通局においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める内部監査に関する取組みとして、以下のとおり取組んでいる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 安全管理体制に係る内部監査について、平成19年4月に「輸送の安全の確保に関する内部監査要綱」及び「内部監査実施要領」を制定。(平成20年4月改正) 2 同要綱及び実施要領に基づき、内部監査計画を策定。 3 内部監査計画に基づき、平成20年7月に自動車事業(バス)、同年8月及び10月に鉄道事業(地下鉄)について、第2回目の内部監査を実施。 4 (自動車部) 内部監査の結果、「教育・訓練の効果検証」「書類の押印欄の不備」について指摘、助言を行う。 (高速鉄道部) 内部監査の結果、「ヒヤリ・ハット情報の収集」「必要書類の適切な管理」について改善処置要求を行う。 5 (自動車部) 「書類の押印欄の不備」について、即刻是正した。 (高速鉄道部) 「ヒヤリ・ハット情報の収集」について、各課で検討を行い、報告書様式の変更や会議、研修での採用を検討している。 6 是正処置の有効性確認のためのフォローアップ監査を平成21年2月に実施。 7 現在指名している内部監査員は、鉄道部及び自動車部から選出した3名体制とし、クロスチェックにより監査の客観性を確保。 8 本監査員3名については、外部の内部監査員研修を受講し、全て内部監査員資格を取得済。 9 今後も局内での内部監査員養成講習や外部機関での研修を活用し、監査体制を維持していく。 <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査に関する取組み(PDCAサイクルのC(評価)のプロセス)について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

参考事例その33	
ガイドライン該当項目	(11) 内部監査、(12) 見直しと継続的改善
事業者名称	中越運送株式会社
紹介内容	安全管理体制に係る内部監査及び見直しに関する取組み
<p>(概要)</p> <p>中越運送株式会社では、安全管理体制に係る内部監査について、「内部監査の手順書」を作成し、同手順書に基づいて、内部監査計画を策定し、既に、平成19年1月から2月にかけて、第1回目の内部監査を実施しており、今後も計画的に当該内部監査を実施する予定である。</p> <p>現在指名している内部監査員は、外部の内部監査員研修を受講し、全て内部監査員資格を取得済みであり、今後、社内での内部監査員養成講習や外部機関での研修を活用し、監査体制の強化を図る予定である。</p> <p>また、同社では、安全管理体制に係る見直し(マネジメント・レビュー)について、「マネジメント・レビュー会議の手順書」を作成し、平成19年2月に第1回目の「マネジメント・レビュー会議」を開催し、安全管理体制の実施状況の確認等を行っており、今後とも、内部監査結果、改善提案、事故発生状況等を総合的に勘案し、定期的に「マネジメント・レビュー会議」を開催し、マネジメント・レビューを行い、安全目標・安全重点施策の見直しをはじめとした安全管理体制の継続的改善の措置を講じる予定である。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査及び見直しと継続的改善に関する取組み(PDCAサイクルのC(評価)及びA(見直し)のプロセス)について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

参考事例その34	
ガイドライン該当項目	(12) 見直しと継続的改善
事業者名称	株式会社マロックス
紹介内容	安全管理体制に係る見直し・継続的改善に関する取組み
<p>(概要)</p> <p>マロックス株式会社では、以下のとおり、ガイドライン5.(12)の「見直しと継続的改善」に関する取組みを適切に講じている。</p> <p>1 安全管理体制の見直し</p> <p>(1) 「経営陣による安全マネジメントシステムの確認」として、経営トップ及び安全統括管理者のかかる責務と手順を安全管理規程及び船舶輸送安全マネジメントシステムマニュアルに明記。</p> <p>(2) 毎年1回、経営陣が、外部監査の結果、安全マネジメントシステムの検証結果、輸送安全衛生目標の達成状況、輸送安全衛生計画の実施状況、再発防止処置の実施状況、教育・訓練の実施状況、事故・災害の発生状況等をインプットとし、輸送の安全性向上のための基本方針の改訂・改訂の必要性の検討、設備・使用船舶の必要性の検討、輸送安全目標及び輸送安全計画の改訂・改訂の必要性の検討を指示する仕組みを構築。</p> <p>(3) 平成20年4月に安全管理体制の見直しを実施。</p> <p>2 安全管理体制の継続的改善</p> <p>従前の品質マネジメントシステムに関する是正処置・予防措置の手順を活用し、問題発生の都度、是正措置・予防措置を講じる仕組みを構築</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記取組みは、安全管理体制に係る内部監査に関する取組み(PDCAサイクルのC(評価)のプロセス)について、これらの一連の取組みをシステムとして機能させている点が参考になり得るものとする。</p>	

参考事例その35	
ガイドライン該当項目	(12) 見直しと継続的改善
事業者名称	スカイマーク株式会社
紹介内容	安全管理体制の見直しに関する取組み
<p>(概要)</p> <p>スカイマーク(株)においては、「安全管理規程に係るガイドライン」に定める「見直し」に関して、以下の取組みを推進している。</p> <p>1 年度末に部門毎に次の8項目について、標準的な指標(達成度合いを点数で評価)を用いて自己評価を実施し、安全推進委員会事務局(以下、「事務局」という。)にその自己評価結果を報告。</p> <p>①安全方針の浸透状況 ②法令・規程の遵守状況 ③報告の実施状況 ④安全管理目標の実施状況 ⑤安全情報の周知状況 ⑥リスクマネジメント実施状況 ⑦教育・訓練の実施状況 ⑧監査結果に対する是正処置の実施状況</p> <p>2 安全推進委員会事務局は年2回、安全管理目標の達成度、安全に係る組織、制度、規程などの安全管理体制が有効に機能しているかについて、各部門を点検(安全点検)。</p> <p>3 安全推進委員会事務局において、上記各部門からの報告結果と安全点検の結果を総括的に評価し、必要なコメントを付し安全推進委員会に報告。</p> <p>4 安全推進委員会において、年1回事務局からの報告に基づき、安全管理体制の有効性を総合的に評価(マネジメント・レビュー)し、課題等を抽出し次年度の取組み、改善事項として反映。</p> <p>(参考事例とした点)</p> <p>上記は、「見直し(マネジメント・レビュー)」(PDCAサイクルのA(改善)のプロセス)に関する取組みについて、自部門にて行った自己評価結果と安全推進委員会事務局にて行った評価結果を総括した情報をマネジメント・レビューのインプット情報として提出することにより、より客観的かつ全社的な安全管理体制の有効性について評価している点が参考になり得るものとする。</p>	

8. 4 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）

運輸安全マネジメント評価に関するアンケート

国土交通省では、運輸安全マネジメント評価を受けられた企業から、ご意見、ご要望等をお聞かせ頂き、評価の手法等について、継続的に改善していきたいと考えています。恐縮ではありますが、今回の評価について、貴社の率直なご意見、ご要望等を記入頂ければ幸いです。

なお、本アンケートは、無記名で提出していただいても結構です。また、アンケート結果につきましては、統計的に集計・分析した結果を公表する予定ですが、会社名を特定して公表することはありません。回答は、選択肢の1から5のうち、あてはまるものに○をつけて頂くようお願いします。

1. 評価の準備について

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 2. やや長い 3. 適切である 4. やや短い 5. 非常に短い

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. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

1. 3 評価の事前調整における職員の説明により、事前調整及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 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

2. 評価の負担について

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. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

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. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

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 2. やや多い 3. 適切である
4. やや少ない 5. 非常に少ない

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 2. やや大きい 3. どちらともいえない
4. やや小さい 5. 非常に小さい

3. 評価の実施について

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 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

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. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

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 2. 概ね知識を持っていた 3. どちらともいえない
4. やや知識が不十分であった 5. 非常に知識が不十分であった

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 2. 概ね言えた 3. どちらともいえない
4. あまり言えなかった 5. ほとんど言えなかった

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 2. 概ね聞いていた 3. どちらともいえない
4. あまり聞いていなかった 5. ほとんど聞いていなかった

4. 評価の結果について

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 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

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 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

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 2. やや有益である 3. どちらともいえない
4. あまり役に立たない 5. ほとんど役に立たない

4. 4 その他、評価に対するご意見、ご要望等がありましたら、ご記入下さい。

[]

5. 運輸安全マネジメント制度の導入による変化等について

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 2. 概ね意識するようになった 3. どちらともいえない
4. あまり意識は変わらない 5. ほとんど意識は変わらない

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 2. やや有効である 3. どちらともいえない
4. あまり役に立たない 5. ほとんど役に立たない

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（下記5. 4にご回答下さい。）
2. ない（下記5. 5にご回答下さい。）

5. 4 上記5. 3の質問で「1. ある」と回答された場合には、貴社の輸送の安全に係る取組みのうち、変化、改善又は充実した点につき、一例で結構ですので、その概略をご記述下さい。

（記載例：本社経営管理部門と現場とのコミュニケーションが充実し、現場から頻繁に安全に関する課題、改善点などがよく報告されるようになった。

運輸安全マネジメントに係る内部監査を実施することによって、今まで気づかなかった安全に関する不具合・改善点を見出すことができるようになった。 等）

5. 5 上記5. 3の質問で「2. ない」と回答された場合には、今後、安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実を図ることを計画している又は考えられる点がありましたら、その概略をご記入下さい。

6. 運輸安全マネジメントに係るセミナーについて

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 2. テーマに限って参加したい 3. 自社に特化して開催してほしい
4. 参加は考えていない

※2又は3を選ばれた場合、どのようなテーマであれば、参加したいとお考えですか。

[]

6. 2 今後、受講してみたい運輸安全マネジメントに関するテーマ内容があれば、具体的にお書きください。

[]

7. 運輸安全マネジメント制度や国土交通省による運輸安全行政全般に対するご意見、ご要望等がありましたら、ご記入下さい。

[]

8. その他、お気づきの点等がありましたら、ご記入下さい。

[]

記入日 平成 年 月 日

貴社名

(無記名でも結構です。)

ご協力ありがとうございました。

平成18年	9月	作成
平成19年	10月	一部改正(文言の修正)
平成20年	1月	同上(項目の追加)
平成21年	1月	同上(項目の削除等)

8. 5 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	回答率 (%)
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
			2	やや長い	1	1
			3	適切である	95	93
			4	やや短い	6	6
			5	非常に短い	0	0
	1.2	評価の事前調整を行った職員の、御社に対する態度（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	65	64
			2	やや適切	36	35
			3	どちらともいえない	1	1
			4	やや不適切	0	0
			5	非常に不適切	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	38	37
			2	やや理解できた	57	56
			3	どちらともいえない	5	5
			4	やや理解できなかった	2	2
			5	非常に理解できなかった	0	0

	項番	設問	回答内容	回答数	回答率 (%)	
評価の負担	2.1	評価の日程は、御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	19	19
			2	やや適切	73	72
			3	どちらともいえない	7	7
			4	やや不適切	3	3
			5	非常に不適切	0	0
	2.2	評価の実施時間帯及び所要時間は、御社の執務時間に照らし適切でしたか。	1	非常に適切	17	17
			2	やや適切	79	77
			3	どちらともいえない	5	5
			4	やや不適切	2	2
			5	非常に不適切	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	0	0
			2	やや多い	27	26
			3	適切である	74	72
			4	やや少ない	1	1
			5	非常に少ない	0	0
	2.4	インタビュー対象者に対する聞取調査は、御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
			2	やや大きい	24	23
			3	どちらともいえない	64	62
			4	やや小さい	10	10
			5	非常に小さい	4	4

	項番	設問	回答内容	回答数	回答率 (%)	
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	61	59
			2	やや理解できた	39	38
			3	どちらともいえない	3	3
			4	やや理解できなかった	0	0
			5	非常に理解できなかった	0	0
	3.2	評価を行った職員の、御社に対する態度は適切でしたか。	1	非常に適切	61	59
			2	やや適切	40	39
			3	どちらともいえない	2	2
			4	やや不適切	0	0
			5	非常に不適切	0	0
	3.3	評価を行った職員は、御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	34	33
			2	やや知識を持っていた	61	60
			3	どちらともいえない	7	7
			4	やや知識が不十分	0	0
			5	非常に知識が不十分	0	0
	3.4	評価中、御社から職員に対し、意見が言えましたか。	1	十分言えた	32	31
			2	やや言えた	68	66
			3	どちらともいえない	3	3
			4	やや言えなかった	0	0
			5	ほとんど言えなかった	0	0
	3.5	評価を行った職員は、御社の意見を聞いていましたか。	1	十分聞いていた	68	67
			2	やや聞いていた	31	30
			3	どちらともいえない	3	3
			4	やや聞いていなかった	0	0
			5	ほとんど聞いていなかった	0	0

	項番	設問	回答内容		回答数	回答率 (%)
評価の結果	4.1	職員からの講評・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	46	45
			2	やや理解できた	55	53
			3	どちらともいえない	2	2
			4	やや理解できなかった	0	0
			5	非常に理解できなかった	0	0
	4.2	指摘・講評のあった事項につき、御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	33	32
			2	やや理解できた	65	63
			3	どちらともいえない	4	4
			4	やや理解できなかった	1	1
			5	非常に理解できなかった	0	0
	4.3	講評・指摘のあった内容について、御社の安全管理体制の構築に有益だと思いますか。	1	非常に有益である	59	57
			2	やや有益である	39	38
			3	どちらともいえない	4	4
			4	あまり役に立たない	1	1
			5	ほとんど役に立たない	0	0

	項番	設問	回答内容	回答数	回答率 (%)		
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	55	55	
			2	概ね意識するようになった	38	38	
			3	どちらともいえない	5	5	
			4	あまり意識は変わらない	1	1	
			5	ほとんど意識は変わらない	1	1	
	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	69	68	
			2	やや有効である	28	28	
			3	どちらともいえない	3	3	
			4	あまり役に立たない	1	1	
			5	ほとんど役に立たない	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	93	95	
			2	ない	5	5	
	セミナー	7.1	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（ガイドラインの手引、内部監査）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	58	60
				2	テーマに限って参加したい	34	35
3				自社に特化して開催してほしい	2	2	
4				参加は考えていない	2	2	



これは、「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18年8月3日国官運安第31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導入3周年を迎えて
運輸安全マネジメント制度の実施状況
（平成20年10月～平成21年9月）

編集 国土交通省 大臣官房 運輸安全政策審議官

TEL 03-5253-8797

FAX 03-5253-1531

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