

平成22年度 政策レビュー結果（評価書）

運輸安全マネジメント評価

平成23年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

| | | | |
|--------------|--|----------------|--------------------|
| テーマ名 | 運輸安全マネジメント評価 | 担当課 (担当課長名) | 大臣官房運輸安全監理官(最勝寺 潔) |
| 評価の目的 必要性 | <p>輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の改善・向上の取組が不可欠な重要な課題である。</p> <p>国土交通省では、平成17年に運輸事業における事故・トラブルが多発したことを契機として制定された「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。以下「運輸安全一括法」という。)により、平成18年10月から、陸・海・空の運輸事業者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、その運輸事業者の取組状況に関して国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施しているところである。</p> <p>平成22年10月をもって「運輸安全マネジメント評価」実施から4年が経過することを機に、本政策レビューを実施し、本政策評価結果を基に、「運輸安全マネジメント評価」の質の向上等へと繋げていくものである。</p> | | |
| 対象政策 | 運輸安全マネジメント評価 | | |
| 政策の目的 | <p>本政策では、「運輸安全一括法」により改正された鉄道事業法、航空法、道路運送法、海上運送法等の関係法令に基づき、運輸事業者に安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務付けるなど、安全管理体制の構築を求めている。そして、運輸事業者自らが経営トップのコミットメントの下、安全管理体制の構築を目指し、本制度の意義・内容を十分に理解し、さらに輸送の安全性の向上について高い意識を持って積極的に安全管理体制の更なる向上に向けた取組を行うこと、また、構築された安全管理体制を運輸事業者自らが内部監査等の手法によりチェックを行い、運輸事業者内部に安全風土・安全文化が構築され、安全管理体制のスパイラルアップが図られ、改善されていくことを目的している。</p> | | |
| 評価の視点 | <p>「運輸安全マネジメント評価」が運輸事業者の自主的な安全管理体制の確立に貢献しているかどうかという視点から政策評価を行う。</p> | | |
| 評価手法 | <p>平成18年10月以降の4年間に国土交通省運輸安全調査官が行った「運輸安全マネジメント評価」の結果(評価報告書)をもとに、運輸事業者の安全管理体制の確立に向けた取組(以下、「運輸安全取組」という。)の進展状況を分析するほか、平成21年度に国土交通省大臣官房運輸安全監理官室にて実施した「運輸安全マネジメント評価」に関する運輸事業者に対するアンケート調査の結果等を分析し、それらを踏まえて、「運輸安全マネジメント評価」に関する課題を抽出し、今後の取組を検討するという手法をとる。</p> | | |
| 評価結果 | <p>○評価を受けた回数別の運輸安全取組実施の傾向・特徴(大手事業者)</p> <p>大手事業者については、平成18年からほぼ毎年1回、「運輸安全マネジメント評価」を実施しているところであるが、評価の回数を重ねるごとに全ての項目について運輸安全取組の実施率が上昇しており、安全管理のための仕組みが段階的に構築・運用・改善されてきていることが見て取れる。</p> | | |

| | |
|-----------------------|---|
| | <p>○大手以外の事業者における運輸安全取組実施の傾向・特徴</p> <p>大手以外の事業者は、大手事業者に比べて全般的に運輸安全取組の実施率が低いことが見て取れる(なお、多くの大手以外の事業者は、未だ複数回の運輸安全マネジメント評価を受けていないところ。)</p> <p>○「運輸安全マネジメント評価」に関する運輸事業者に対するアンケート調査</p> <p>運輸事業者の意識アンケート結果からは、運輸事業者は、「運輸安全マネジメント評価」によってより安全を意識するようになるとともに、評価は安全確保のために有効と捉えていることが見て取れる。</p> |
| <p>政策への 反映の方向</p> | <p>○全般的な方向性</p> <p>次の事項に取り組み、運輸安全マネジメントの一層の浸透・定着を図っていく。</p> <p>(1)施策ツールを総動員した運輸事業者の支援</p> <p>「運輸安全マネジメント評価」の重点化を図るとともに、運輸安全セミナーの開催、運輸安全取組事例の収集・公表等を行うことにより、運輸安全取組を支援していく。</p> <p>(2)より適切な「運輸安全マネジメント評価」を行う体制の充実・整備</p> <p>「運輸安全マネジメント評価」の適切さや公正さは、評価担当職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ころが多いことから、評価担当職員 の力量の充実・強化を図っていく。</p> <p>(3)関係部局等との連携の強化の推進</p> <p>関係部局等との連絡や情報交換を密にし、計画的に「運輸安全マネジメント評価」を実施するとともに、「運輸安全マネジメント評価」と保安監査を運輸事業者に対する安全政策における車の両輪として有機的に機能させていく。</p> <p>○事業規模に応じた方向性</p> <p>(1)大手事業者の「運輸安全マネジメント評価」の実施方針</p> <p>運輸安全取組の更なるレベルアップを図るため、次の事項に取り組んでいく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸事業者の特徴や性質を踏まえた「運輸安全マネジメント評価」の実施 ・安全管理の取組が進んでいる運輸事業者については、「運輸安全マネジメント評価」実施間隔の延長 ・現場において確認した安全方針の浸透状況、社内コミュニケーションの状況等を参考にした経営管理部門に対するインタビューの実施 <p>(2)大手以外の事業者の「運輸安全マネジメント評価」の実施方針</p> <p>運輸安全取組の実施率の向上を図るため、次の事項に取り組んでいく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「運輸安全マネジメント評価」を未実施の事業者に対して、計画的に評価を実施 ・事業規模・実態に鑑み、小規模事業者用ガイドラインを活用した、より実効的な「運輸安全マネジメント評価」を実施 |
| <p>第三者の 知見の活用</p> | <p>学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」に、本政策評価の経過報告等を行って助言を頂くとともに、評価会座長より担当に指名された加藤浩徳委員より、個別指導を受けながら進めることとする。また、「運輸審議会運輸安全確保部会」に属する委員より、運輸安全に関する専門的見地から意見を聴くこととする。</p> |
| <p>実施時期</p> | <p>平成22年度</p> |

目次

| | |
|---|--------|
| <u>I. 政策評価の目的、視点等</u> | |
| 1. 政策レビューとは | ・・・ 1 |
| 2. 政策評価の目的 | ・・・ 1 |
| 3. 政策評価の対象 | ・・・ 2 |
| 4. 政策評価の視点・手法 | ・・・ 2 |
| 5. 政策評価の実施体制 | ・・・ 4 |
| | |
| <u>II. 「運輸安全マネジメント評価」の概要</u> | |
| 1. 「運輸安全マネジメント評価」の導入等の経緯 | ・・・ 5 |
| 2. 「運輸安全マネジメント評価」の目的 | ・・・ 10 |
| 3. 「運輸安全マネジメント評価」の実施体制 | ・・・ 11 |
| 4. 「運輸安全マネジメント評価」の対象事業者 | ・・・ 11 |
| 5. 「運輸安全マネジメント評価」の手法 | ・・・ 13 |
| | |
| <u>III. 「運輸安全マネジメント評価」の実施状況</u> | |
| 1. 「運輸安全マネジメント評価」の実施回数 | ・・・ 15 |
| 2. 「運輸安全マネジメント評価」を通じて確認された 運輸事業者の運輸安全マネジメントに係る取組 | ・・・ 15 |
| 3. 「運輸安全マネジメント評価」に関する運輸事業者 へのアンケート結果 | ・・・ 21 |
| | |
| <u>IV. 「運輸安全マネジメント評価」の評価</u> | |
| 1. 運輸事業者の安全管理体制確立への貢献 | ・・・ 29 |
| 2. 運輸事業者の「運輸安全マネジメント評価」の捉え方 | ・・・ 29 |
| | |
| <u>V. 今後の取組</u> | |
| 1. 全般的な方向性 | ・・・ 30 |
| 2. 事業規模等に応じた方向性 | ・・・ 33 |
| | |
| <u>VI. まとめ</u> | ・・・ 35 |

I. 政策評価の目的、視点等

1. 政策レビューとは

政策レビューとは、国土交通省が行う政策評価の方式の一つであり、「国土交通省事後評価実施計画」（平成22年8月27日最終変更）に基づき実施するものである。具体的には、政策課題として重要なもの、国民の評価に対するニーズが特に高いもの等、目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について分析し、課題とその改善方策等を発見することとなる。特定のテーマについて掘り下げた政策レビューを実施することにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指すものである。

2. 政策評価の目的

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

国土交通省では、平成17年に運輸事業における事故・トラブルが多発したことを契機として制定された「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。以下「運輸安全一括法」という。）により、平成18年10月から、陸・海・空の運輸事業者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・運用及び改善し、その運輸事業者の取組状況に関して国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施しているところである。

運輸安全一括法附則第8条の見直し規定（注）を踏まえ、平成22年10月をもって「運輸安全マネジメント評価」実施から4年が経過することを機に、本政策レビューを実施し、本政策評価結果を基に、「運輸安全マネジメント評価」の質の向上等へと繋げていくものである。

※本政策レビューにおいて、運輸事業者が安全管理体制を構築・運用及び改善ことを「運輸安全マネジメント」という。

（注）運輸安全一括法附則第8条

「政府は、この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認めるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」

3. 政策評価の対象

国土交通省大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官（以下「運輸安全調査官」という。）が担当している社会的影響の大きい136運輸事業者（以下「大手事業者」という。）に対して行う「運輸安全マネジメント評価」及び地方運輸局等の評価担当官が担当している大手事業者以外の5,171運輸事業者（以下「大手以外の事業者」という。）に対して行う「運輸安全マネジメント評価」を政策評価の対象とする。

4. 政策評価の視点・手法

「運輸安全マネジメント評価」は、従来から行われている安全基準の策定・遵守や保安監査の実施とあいまって、国が「運輸安全マネジメント評価」を行うことにより、運輸事業者に自主的に安全管理体制を確立（安全重点施策の策定・見直し、コミュニケーションの充実、安全教育・訓練の実施・充実、内部監査の実施・充実等）させ、もって、運輸事業者の輸送の安全性の向上を図ろうとするものである。

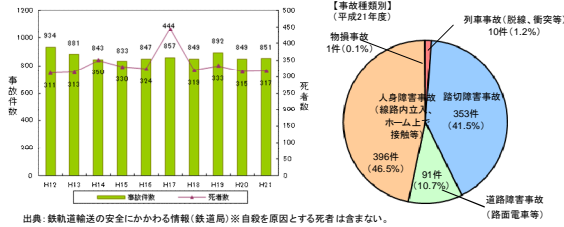
「運輸安全マネジメント評価」を政策評価するに当たっては、輸送の安全性の向上を図る施策であることに鑑み、運輸事業者による事故の件数との関係を見ることが考えられる。

そこで、平成11年度以降の各モードの事故件数を見ると、次の図のとおり、「運輸安全マネジメント評価」が導入された平成18年10月以降については、事業用自動車の事故件数等に減少が見られるものの、それ以外の交通モードではあまり大きな傾向の変化は見られない。

運輸安全の現況

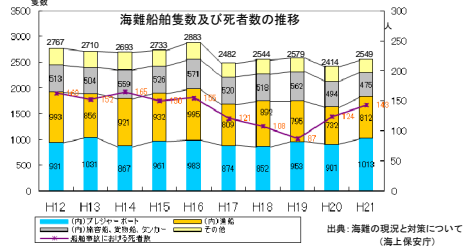
鉄道

事故件数は、長期的に減少傾向にあるが、近年ほぼ横ばい。人身障害事故と踏切障害事故で約9割。一度事故が起きると社会的影響大。



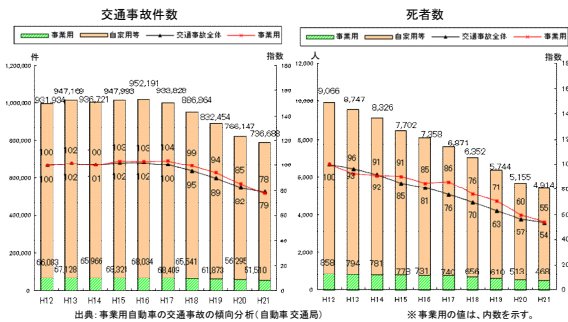
船舶

事故件数は微減傾向にあるが、依然、漁船・プレジャーボートの事故が多発。また高齢になるほど船員の被災が増加傾向。



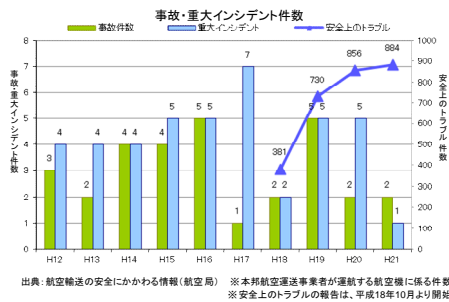
事業用自動車

事故件数・死者数は、高止まり傾向から減少に転じているが、交通事故全体と比べると減り方が鈍い。



航空

国内航空会社による乗客の死亡事故は、昭和60年の日航ジャンボ機墜落事故以来発生していないが、事故は年間1~4件程度で推移。一度事故が起きると社会的影響大。最近では、管制トラブルやハードストライクへの対応も課題。



「運輸安全マネジメント評価」は、繰り返し実施することにより個々の運輸事業者に段階的に安全性向上の取組を進めることを促すものであること、「運輸安全マネジメント評価」の実施体制の制約等のため全ての運輸事業者に対して十分な回数の評価が実施できていないこと等を踏まえると、「運輸安全マネジメント評価」により事故件数が減少したかどうかについて政策評価できるようになるまでには、まだしばらく時間を要すると考えられる。

また、現在のところ、「運輸安全マネジメント評価」と事故件数及び運輸事業者の安全管理体制の確立と事故件数との間にどのような関係があるかについて説明するためのデータの整備等の環境も整っていない。

以上のとおり、現段階では、「運輸安全マネジメント評価」を事故件数との関係で政策評価を行うことが適当な環境にあるとは言えず、今後、それらの関係を説明していくことが課題となっている。

このため、「運輸安全マネジメント評価」について、事故件数との関係で政策評価を行うのではなく、「運輸安全マネジメント評価」が運輸事業者の自主的な安全管理体制の確立に貢献しているかどうかという視点から政策評価を行うこととする。

そのような視点から、平成18年10月以降の4年間に運輸安全調査官が行った「運輸安全マネジメント評価」の結果（評価報告書）をもとに、運輸事業者の安全管理体制の確立に向けた取組の進展状況を分析するほか、平成21年度に国土交通省大臣官房運輸安全監理官室にて実施した「運輸安全マネジメント評価」に関する運輸事業者に対するアンケート調査の結果等を分析し、それらを踏まえて、「運輸安全マネジメント評価」に関する課題を抽出し、今後の取組を検討するという手法をとることとする。

5. 政策評価の実施体制

大臣官房運輸安全監理官室にて本政策評価を実施する。実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」（注1）に、本政策評価の経過報告等を行って助言を頂くとともに、評価会座長より担当に指名された加藤浩徳委員より、個別指導を受けながら進めることとする。また、「運輸審議会運輸安全確保部会」に属する委員より、運輸安全に関する専門的見地から意見を聴くこととする。

（注1）国土交通省政策評価会委員（五十音順：平成22年2月10日現在）

| | |
|-------|---------------------------|
| 上山 信一 | 慶應義塾大学総合政策学部教授 ※座長 |
| 加藤 浩徳 | 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授 |
| 工藤 裕子 | 中央大学法学部教授 |
| 佐藤 主光 | 一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授 |
| 田辺 国昭 | 東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授 |
| 村木 美貴 | 千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授 |
| 森田 祐司 | 有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士） |
| 山本 清 | 東京大学大学院教育学研究科教授 |

Ⅱ. 「運輸安全マネジメント評価」の概要

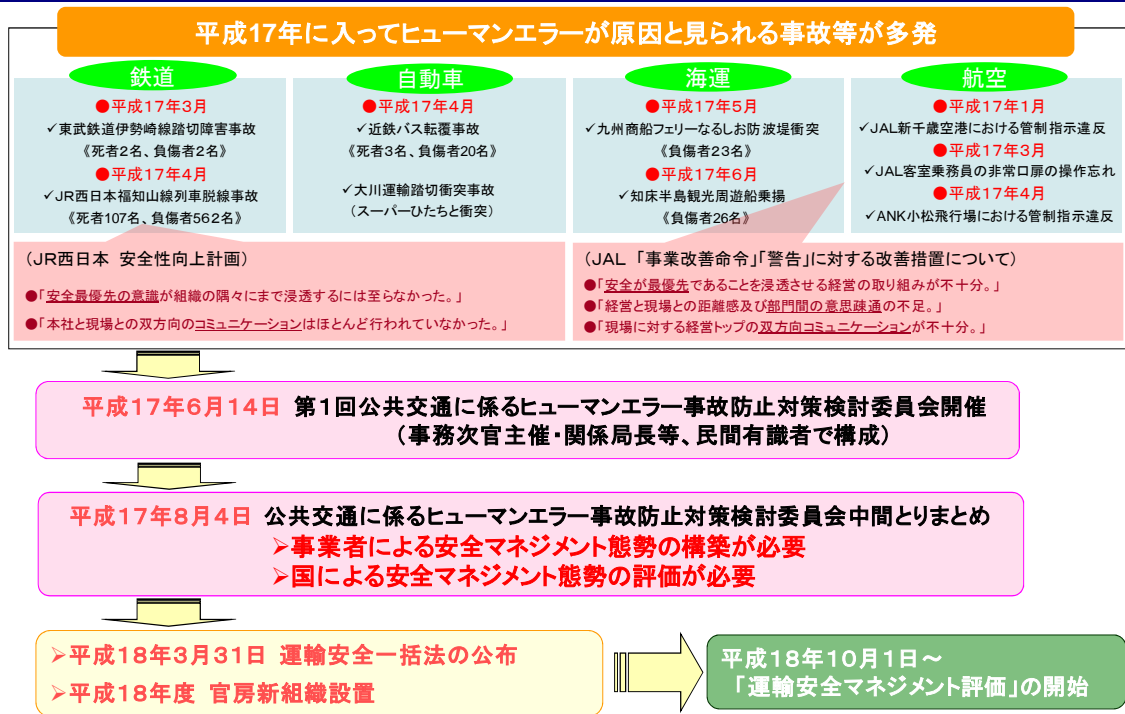
1. 「運輸安全マネジメント評価」の導入等の経緯

運輸事業にとって輸送の安全の確保は最も基本的なサービスであり、利用者たる国民の信頼の根幹を成すものであるが、平成17年4月西日本旅客鉄道株式会社福知山線における列車脱線事故（死者107名、負傷者562名）、同年3月の東武鉄道株式会社伊勢崎線竹ノ塚駅構内における踏切事故（死者2名、負傷者2名）、また、我が国航空運送事業者における管制指示違反等の安全上のトラブル等、ヒューマンエラーが事故原因の1つと考えられる事故・トラブルが連続して発生した。



これらの事故等により、国民の安全を求める声が非常に高まったことを受けて、国民の運輸事業に対する信頼を回復させるために、迅速かつ確実に対応すべき重要な課題と位置づけ、運輸事業の安全性向上のための施策を総合的かつ強力に進める必要があった。

「運輸安全マネジメント評価」の導入に至る経緯



そこで国土交通省では、運輸事業者に対する新たな安全確保のための手法、行政側の組織・体制のあり方についての検討を行うため、平成17年6月に国土交通事務次官を委員長とする「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」（注2）を設置し、有識者の御意見を伺いながら検討を進めた。

この委員会が平成17年8月に行った中間とりまとめにおいて、ヒューマンエラーによる事故等の防止のためには、「事業者による安全マネジメント態勢の構築が必要」であり、運輸事業者において経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図るとともに、「国による安全マネジメント態勢の評価が必要」であり、その安全管理体制の確認を国が行う「運輸安全マネジメント評価」の仕組みを導入することなど、安全確保のための新たな方向性が示された。

これを受けて国土交通省は、運輸事業者の安全管理体制の構築等を内容とする運輸安全一括法案を平成18年の通常国会に提出、同年3月に成立・公布されたほか、同年4月に国土交通省大臣官房に各交通モード横断的に輸送の安全を確保するための新組織が設置された。

(注2) 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委員

(委員長)

佐藤 信秋 国土交通事務次官 (H17.8.15～)
岩村 敬 同 上 (～H17.8.15)

(委員長代理)

清治 真人 技監 (H17.8.15～)
佐藤 信秋 同 上 (～H17.8.15)
安富 正文 国土交通審議官

(委員)

春田 謙 官房長 (H17.8.15～)
峰久 幸義 同 上 (～H17.8.15)
矢部 哲 技術総括審議官 (H17.8.2～)
金澤 寛 同 上 (～H17.8.2)
竹歳 誠 総合政策局長 (H17.8.2～)
丸山 博 同 上 (～H17.8.2)
梅田 春実 鉄道局長
宿利 正史 自動車交通局長 (H17.8.2～)
金澤 悟 同 上 (～H17.8.2)
星野 茂夫 海事局長 (H17.8.2～)
矢部 哲 同 上 (～H17.8.2)
岩崎 貞二 航空局長
杉山 篤史 政策統括官 (H17.8.15～)
春田 謙 同 上 (～H17.8.15)

(事務局担当) 総合政策局 総務課、技術安全課、参事官 (交通安全)

(アドバイザーグループ委員)

稲垣 敏之 筑波大学大学院教授 システム情報工学研究科リスク工学専攻長

岡本 浩一 東洋英和女学院大学人間科学部教授

河内 啓二 東京大学大学院工学系研究科教授

高 巖 麗澤大学国際経済学部教授兼企業倫理研究センター長

芳賀 繁 立教大学文学部心理学科教授

堀野 定雄 神奈川大学工学部経営工学科助教授

村山 義夫 (財)海上労働科学研究所主任研究員

(ヒアリング企業)

全日本空輸株式会社

日本通運株式会社

日本ハム株式会社

日本郵船株式会社

東日本旅客鉄道株式会社

(委員会開催日)

第1回 平成17年 6月14日 (火)

第2回 平成17年 6月21日 (火)

第3回 平成17年 7月 4日 (月)

第4回 平成17年 7月12日 (火)

第5回 平成17年 7月22日 (金)

第6回 平成17年 8月 4日 (木)

第7回 平成17年12月 6日 (火)

第8回 平成18年 3月29日 (水) **【最終回】**

運輸安全マネジメント制度の概要

1. 関係法令(※)に基づき運輸事業者には、

- ①安全管理規程の作成、
 - ②安全統括管理者の選任 等
- を義務付け。

※鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法及び内航海運業法

2. 経営トップのコミットメントの下、 全社的な**運輸安全マネジメント**の 推進を求める。

- ① 安全方針の策定・見直し
- ② 安全重点施策の策定・見直し
- ③ コミュニケーションの充実
- ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練
- ⑥ 内部監査
- ⑦ マネジメントレビュー・継続的改善 等

運輸安全マネジメント評価

1. 運輸安全監理官を中心とする国土交通省の評価チームが事業者へ赴き、評価を実施。

・本省評価対象事業者 136社(平成18年10月以降、2回目の評価を完了。現在3回目又は4回目評価を実施中。)

・地方運輸局等対象事業者 5,171社(現在1回目を実施中。)

・全評価対象事業者 5,307社

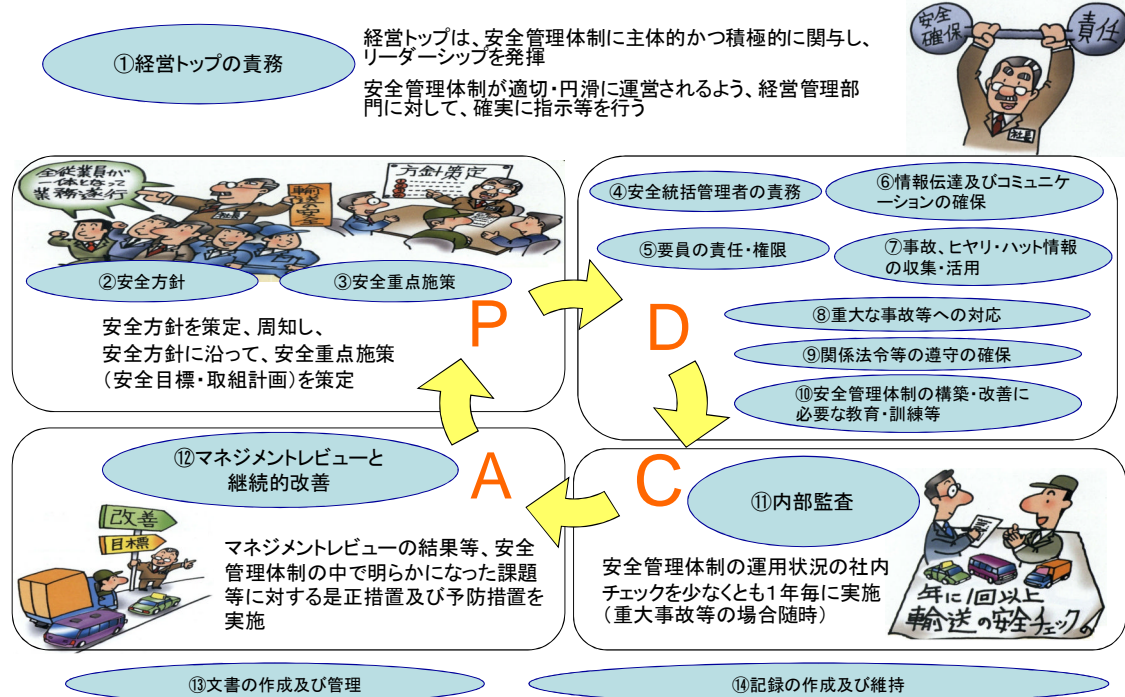
2. 輸送の安全に関する各種取組を評価し、継続的改善へのアドバイスを実施。

これにより、関係法令に基づき、運輸事業者においては、安全管理規程の作成、安全統括管理者の選任等が義務付けられ、自主的に安全管理体制を構築することとなった。また、運輸事業者の安全管理体制については、国土交通省が「運輸安全マネジメント評価」を実施し、継続的改善へのアドバイスを行うこととなった。

平成21年6月には、小規模事業者の安全管理体制の構築・改善を促すために、運輸審議会運輸安全確保部会の議論を経て、「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」(以下、これらを総称して「小規模事業者用ガイドライン」という。)を策定・公表した。

平成22年3月には、それまでの「運輸安全マネジメント評価」や各種の調査研究を通じて得た運輸事業者における安全管理体制の構築・改善に関する情報や知見を踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会の審議を経て、鉄道事業法第五十六条の二等の規定に基づく安全管理規程に係る報告徴収及び立入検査に係る基本方針(以下「運輸安全マネジメント評価の基本方針」という。)の内容の見直しを実施し、加えて、平成18年4月に策定した「安全管理規程に係るガイドライン」を見直し、あらたに「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」(以下「運輸安全ガイドライン」という。)を策定した。

『運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン』のポイント



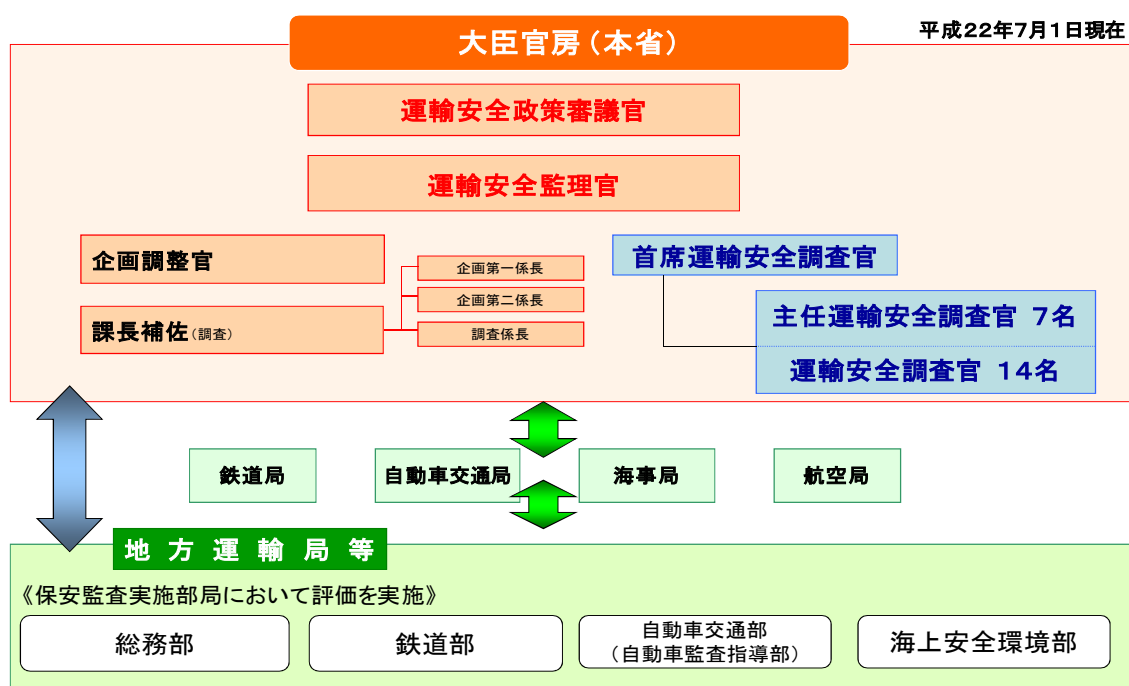
2. 「運輸安全マネジメント評価」の目的

運輸安全マネジメント制度では、鉄道事業法、航空法、道路運送法、海上運送法等の関係法令に基づき、運輸事業者が安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務付けるなど、安全管理体制の構築を求めている。そして、運輸事業者自らが経営トップのコミットメントの下、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を目指し、本制度の意義・内容を十分に理解し、さらに輸送の安全性の向上について高い意識を持って積極的に安全管理体制の更なる向上に向けた取組を行うこと、また、構築された安全管理体制を運輸事業者自らが内部監査等の手法によりチェックを行い、運輸事業者内部に安全風土・安全文化が構築され、安全管理体制のスパイラルアップが図られ、改善されていくことを目的としている。

「運輸安全マネジメント評価」は、運輸事業者が自主的に構築する安全管理体制について、経営トップが主体的に関与しているか、安全管理体制がPDCAサイクルを組み込んだものになっているか等について、国が評価して所要のアドバイスをを行い、もって、運輸事業者の運輸安全に関する取組の継続的改善を促すことを目的としている。

3. 「運輸安全マネジメント評価」の実施体制

「運輸安全マネジメント評価」の実施体制は、国土交通省大臣官房に、各交通モード横断的に輸送の安全を確保するための組織として、「運輸安全政策審議官」、「運輸安全監理官」を設置し、その下に、「運輸安全マネジメント評価」の実施担当者として、首席運輸安全調査官を1名、運輸安全調査官21名（うち、主任運輸安全調査官7名）を設置している。また、地方運輸局、沖縄総合事務局及び地方航空局（以下、「地方運輸局等」という。）においては、主に保安監査を専門に実施していた職員が、保安監査と併せて「運輸安全マネジメント評価」を実施している。



4. 「運輸安全マネジメント評価」の対象事業者

「運輸安全マネジメント評価」の対象事業者は、安全管理規程の作成等が義務付けられている全ての運輸事業者であり、平成22年4月時点において、5,307社、交通モード別には、鉄道事業者781社、自動車運送事業者313社、海運事業者4,189社、航空事業者24社となっている。そのうち本省の評価対象となっている大手事業者数は136社、交通モード別には、鉄道事業者32社、自動車運送事業者44社、海運事業者36社、航空事業者24社となっており、地方運輸局等の評価対象となっている大手以外の事業者数は5,171事業者、交通モード別には、鉄道事業者（索道事業者含む）749社、自動車運送事業者269社、海運事業者4,153社となっている。

「運輸安全マネジメント評価」対象事業者数

| 鉄道 | | 自動車 | | | | 海運 | 航空 | |
|--|---------|-------------------------------|---|---|-----------------|---------|---|--|
| 鉄軌道 | 評価対象事業者 | バス | タクシー | トラック | 合計 | 評価対象事業者 | 特定本邦航空運送事業者(注1) | |
| JR7社 大手民鉄16社 準大手民鉄5社 公営地下鉄9社 計37社 | | 保有車輛 200両以上 102社 | 保有車輛300 両以上 57社 | 保有車輛 300両以上 154社 | 313社 | | 大手・中堅事業者 約500社 (うち、ISM取得事 業者約80社) | 14社 |
| その他の鉄軌道 事業者 168社 | | 100～200両 約160社 | 100～300両 約350社 | 100～300両 約800社 | 約1310社 | | 小規模事業者 約3500社 | 特定本邦航空運送 事業者以外の安全 管理規程義務付対 象事業者(注2) |
| 索道 | | 100両未満 約5100社 | 100両未満 約56200社 (うち、 個人タク ー約44300 社) | 100両未満 約61900社 (軽貨物運送 事業者を除 く) | 約123200社 | | 安全管理規程義務 付対象外事業者 65社 | |
| | | 努力義務のみ | | | | | 努力義務のみ | |

※「評価対象事業者」とは、関係法令に基づき安全管理規程の作成、安全統括管理者の選任等が義務付けられている事業者である

(注1) 許可を受けた本邦航空運送事業者のうち、運航する航空機の客席数が100席以上又は最大離陸重量50,000キログラム以上である事業者。

(注2) 許可を受けた本邦航空運送事業者のうち、運航する航空機の客席数が30以上100席未満又は最大離陸重量15,000以上50,000キログラム未満である事業者。

○ 「運輸安全マネジメント評価」対象事業者数（細別）

(平成22年4月 5, 307社)

| | | 鉄道 | 自動車 | 海運 | 航空 | 合計(A) |
|---------------------------------|------|-----|--------|--------|--------|--------|
| 本省の対象事業者数 (大手事業者) | | 32 | 44 | 36 | 24 | 136 |
| 地方運輸局等の 対象事業者数 (大手以外の事業者) | 北海道 | 92 | 10 | 162 | — | 264 |
| | 東北 | 132 | 17 | 250 | — | 399 |
| | 北陸信越 | 175 | 11 | 205 | — | 391 |
| | 関東 | 90 | 98 | 594 | — | 782 |
| | 中部 | 77 | 41 | 297 | — | 415 |
| | 近畿 | 76 | 35 | 240 | — | 351 |
| | 神戸 | — | — | 193 | — | 193 |
| | 中国 | 51 | 17 | 361 | — | 429 |
| | 四国 | 20 | 8 | 360 | — | 388 |
| | 九州 | 35 | 29 | 1, 246 | — | 1, 310 |
| | 沖縄 | 1 | 3 | 245 | — | 249 |
| 小計 | 749 | 269 | 4, 153 | — | 5, 171 | |
| 合計 | | 781 | 313 | 4, 189 | 24 | 5, 307 |

5. 「運輸安全マネジメント評価」の手法

「運輸安全マネジメント評価」は、従前からの保安監査とは異なり、運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当官が、運輸事業者の本社に出向き、経営トップや安全統括管理者、運輸部長等の経営管理部門へ直接インタビューを行い、関係内部書類を現認して裏付けを取り、これらに基づき、安全管理体制が適切に構築され、それがシステムとして適切に機能しているかどうかについて評価を行い、必要に応じて助言等を行う。

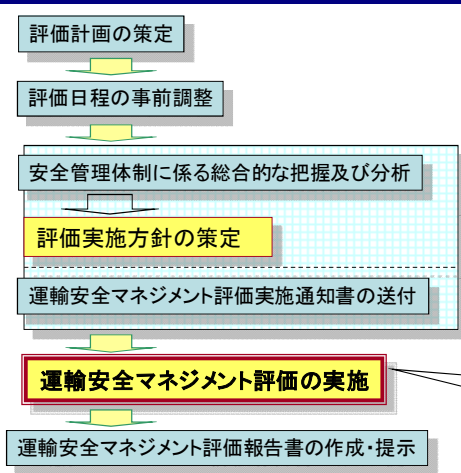
従前からの保安監査は、①航空機・鉄道車両、諸施設が所要の基準を満たしているか、②的確な資格を有する運転・操縦者による運行がなされているか、③現場における運行の責任者（運行管理者）が選任されているか等、輸送行為の個別要素（輸送施設、運転手等）の基準等の遵守状況等を中心にチェックするものであり、交通モード（鉄道、航空、自動車、海運）の特性に応じた手法により実施している。

一方、「運輸安全マネジメント評価」は、経営トップが安全管理体制を具体的に把握し、現場の情報、課題等がフィードバックされる仕組み、いわゆるPDCAサイクルに基づく安全管理体制が適切に構築されているかという視点から、次に掲げる項目についてチェックするものであり、交通モード間に共通した手法により実施している。なお、これらの項目は、運輸安全ガイドラインにまとめられている。

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

この評価手法は、安全基準への適合性の確認を行う従来からの保安監査とは異なり、各運輸事業者が、PDCAサイクルの仕組みを導入・活用することにより、それぞれの事業者の実情にあった方法で輸送の安全性を自主的に向上していけるように一緒になって考えるというやり方で運輸事業者を支援するものである。このため、「運輸安全マネジメント評価」を行う評価担当官は、運輸事業者の取組の向上に比例して、常に最新のマネジメントシステム、人間工学、運輸業界等に対する幅広い知識を習得し、適切な評価を行う技量を維持・向上させていくことが必要となる。

「運輸安全マネジメント評価」の全体の流れ



運輸安全マネジメント評価の実施の様子

- 実施期間：1～2日間で実施
- 場 所：事業者の本社等
- 作業内容：経営トップほか経営管理部門へのインタビューと書類の確認
- 評価指針：安全管理規程に係るガイドライン

＜運輸安全マネジメント評価日程例＞
～ 2日間の場合 ～

| | | |
|-------------|-------|---------------|
| 1 日 目 | 13:00 | オープニングミーティング |
| | 13:30 | トップインタビュー |
| | 14:50 | 安全統括管理者インタビュー |
| | 16:20 | 安全推進室長インタビュー |
| | 17:30 | 諸連絡 |
| | 17:40 | 初日終了 |

| | | |
|-------------|-------|--------------|
| 2 日 目 | 9:40 | 営業部長インタビュー |
| | 10:30 | 運輸部長インタビュー |
| | 11:20 | 工務部長インタビュー |
| | 13:10 | 総務部長インタビュー |
| | 14:00 | 文書・記録類確認 |
| | 15:00 | 評価担当者打合せ |
| | 16:30 | クロージングミーティング |
| | 17:00 | 評価終了 |

Ⅲ. 「運輸安全マネジメント評価」の実施状況

1. 「運輸安全マネジメント評価」の実施回数

本省は、大手事業者に対して、その社会的影響の大きさに鑑み1事業者につき毎年1回を目途に評価を実施してきており、平成22年8月時点で1事業者につき合計3～4回の評価を実施したところである。他方、地方運輸局等は、大手以外の事業者に対して、ようやく約半数の事業者に1回目の評価を行ったところであり、未だ全ての事業者に1回目の評価を実施できていない。

○「運輸安全マネジメント評価」実施回数
(平成18年10月～平成22年8月末、計2,882回実施)

| | | 鉄道 | 自動車 | 海運 | 航空 | 合計(B) | 実施回数 合計(B) 対象事業者 合計(A) |
|-----------------------------------|------|-----|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|
| 本省の実施回数 (大手事業者) | | 155 | 143 | 94 | 69 | 461 | 3.39 |
| 地方運輸局等 の実施回数 (大手以外 の事業者) | 北海道 | 58 | 13 | 60 | — | 131 | 0.50 |
| | 東北 | 48 | 25 | 47 | — | 120 | 0.30 |
| | 北陸信越 | 94 | 13 | 42 | — | 149 | 0.38 |
| | 関東 | 68 | 101 | 340 | — | 509 | 0.65 |
| | 中部 | 50 | 49 | 146 | — | 245 | 0.59 |
| | 近畿 | 42 | 43 | 129 | — | 214 | 0.61 |
| | 神戸 | — | — | 97 | — | 97 | 0.50 |
| | 中国 | 37 | 21 | 93 | — | 151 | 0.35 |
| | 四国 | 17 | 10 | 178 | — | 205 | 0.53 |
| | 九州 | 28 | 29 | 472 | — | 529 | 0.40 |
| | 沖縄 | 1 | 3 | 67 | — | 71 | 0.29 |
| | 小計 | 443 | 307 | 1,671 | — | 2,421 | 0.47 |
| 合計 | 598 | 450 | 1,765 | 69 | 2,882 | 0.54 | |

※対象事業者合計(A)は、P.12[「運輸安全マネジメント評価」対象事業者数(細別)]
の表中に記載されているものである。

2. 「運輸安全マネジメント評価」を通じて確認された運輸事業者の運輸安全 マネジメントに係る取組状況

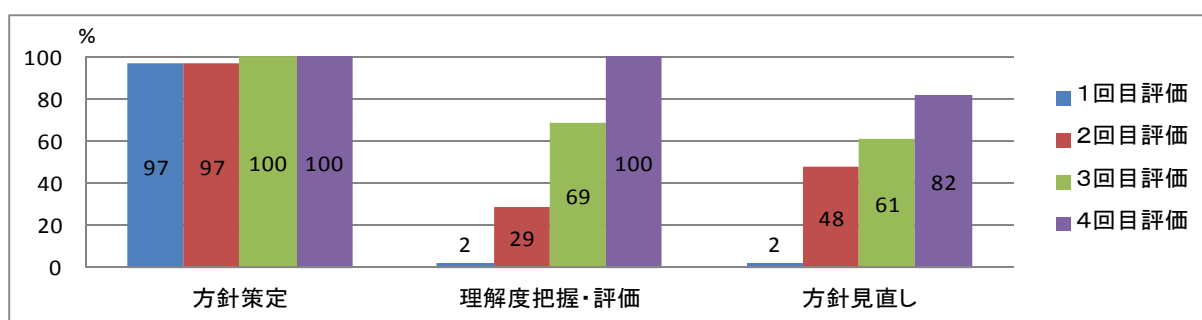
この4年間で実施した「運輸安全マネジメント評価」を通じて確認された、運輸安全ガイドラインが掲げる各項目に関する運輸事業者の運輸安全マネジメントに係る取組(以下、「運輸安全取組」という。)の傾向・特徴を示すと、次のとおりである。

(1) 評価を受けた回数別の運輸安全取組実施の傾向・特徴（大手事業者）

次のとおり、運輸安全マネジメント評価の回数を重ねるごとに全ての項目について運輸安全取組の実施率が上昇しており、安全管理のための仕組みが段階的に構築・運用・改善されてきていることが見て取れる。

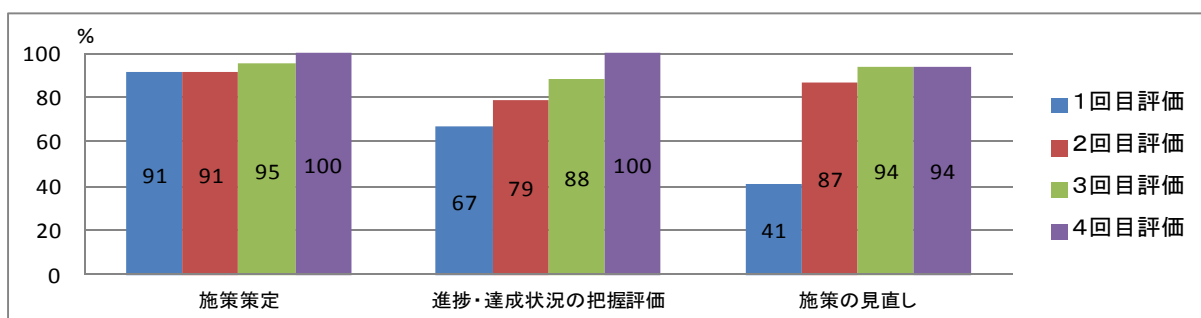
① 安全方針

安全に係る方針は、ほとんどの運輸事業者において制度導入以前より作成されているが、制度導入以降では、社員の安全方針に関する理解度の把握・評価、定期的な内容の見直し等、安全方針の実効性を高めるための取組が行われてきている。



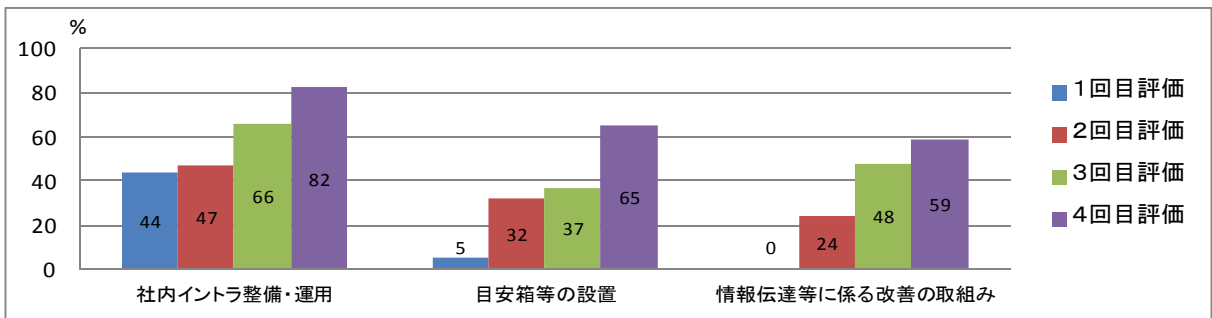
② 安全重点施策

安全重点施策（目標・取組計画等）は、ほとんどの運輸事業者において制度導入以前から作成されているが、制度導入以降では、施策の進捗・達成状況の把握・評価、定期的な施策の見直し等、安全重点施策の実効性を高めるための取組が行われてきている。



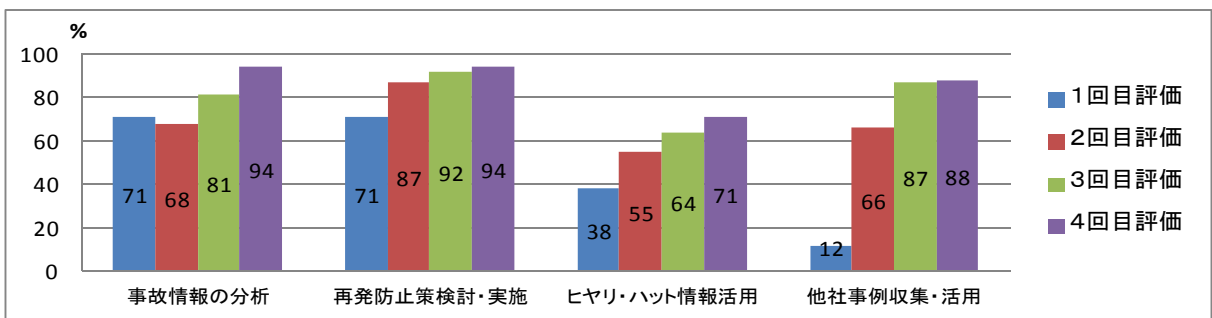
③ 情報伝達・コミュニケーション

制度導入後、組織内の横断的・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化に向けた取組が行われてきている。ただ、情報伝達等に係る改善の取組等の実施率は、他の項目よりはやや低い。



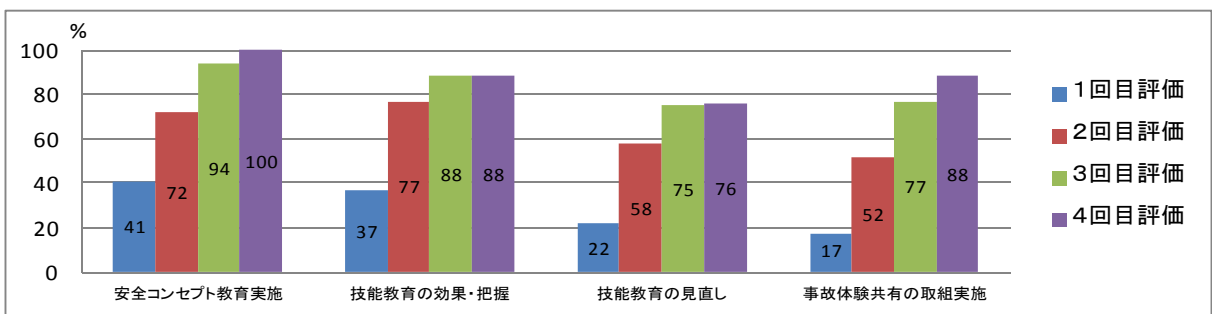
④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

事故情報の収集・分析は、制度導入以前から行われてきているが、制度導入後では、それを再発防止に活用する取組が進んでいる。また、ヒヤリ・ハット情報を収集し、それを未然防止に活用する取組、他社事例を自社の安全対策に活用する取組も進んできている。ただ、ヒヤリ・ハット情報の活用の取組の実施率は、他の項目よりはやや低い。



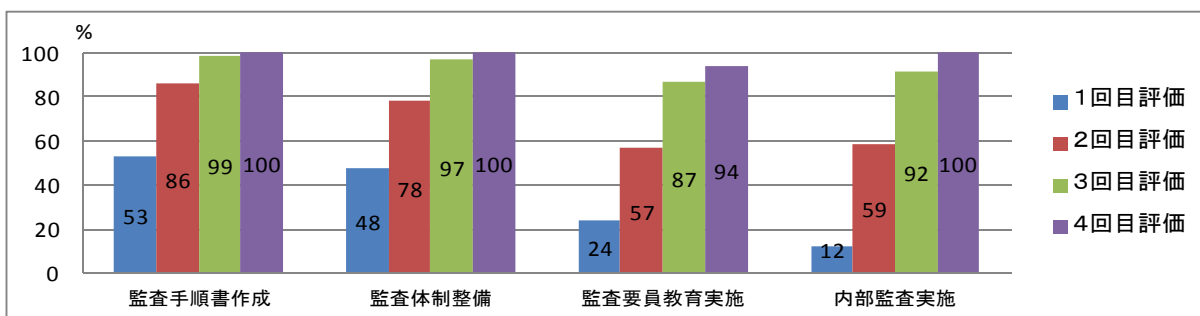
⑤ 教育・訓練

制度導入後、制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練が実施されてきており、技能教育の効果・把握や見直しの取組が進んできている。また、過去発生した事故体験共有の取組も進んできている。ただ、技能教育の見直しの取組は、他の項目よりはやや低い。



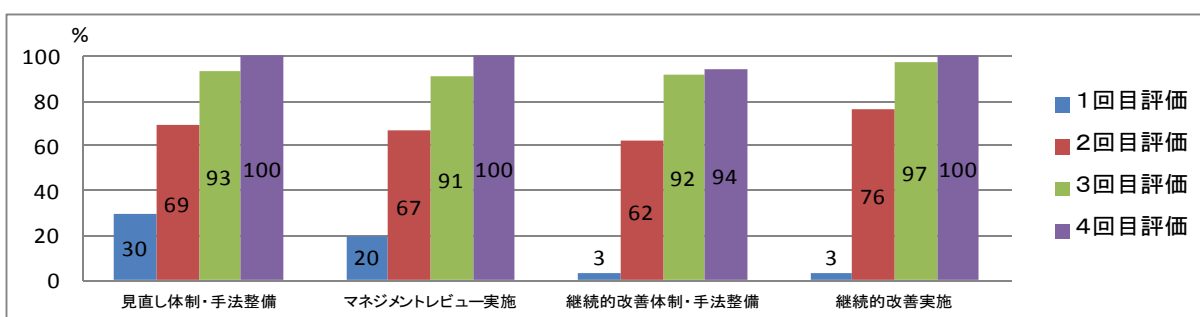
⑥ 内部監査

安全管理体制に係る内部監査は、制度導入当初、ほとんどの運輸事業者が実施されていなかったが、手順書の作成、監査体制整備、監査要員に対する教育等が実施されるようになり、内部監査に関する取組が進んできている。



⑦ マネジメントレビュー・継続的改善

マネジメントレビュー（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、ほとんどの運輸事業者で取組が実施されていなかったが、制度導入以降は、実施体制・手法が確立され、マネジメントレビュー・継続的改善に関する取組が進んできている。

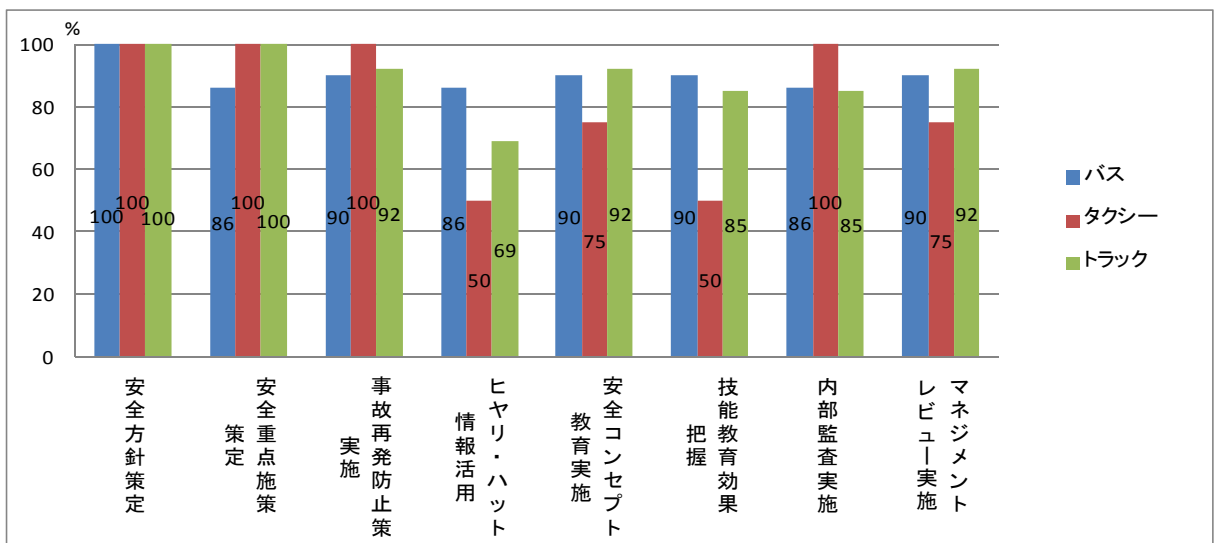


(2) 自動車、海運分野における運輸安全取組実施の傾向・特徴（大手事業者）

自動車、海運分野では、モード内で事業別に分類でき、事業により運輸安全取組の実施状況に特有の傾向・特徴がみられるため、以下の通り示す。なお、集計で示す数値は、大手事業者の3回目の評価（ただし、内航貨物事業者は2回目の評価）の実績である。

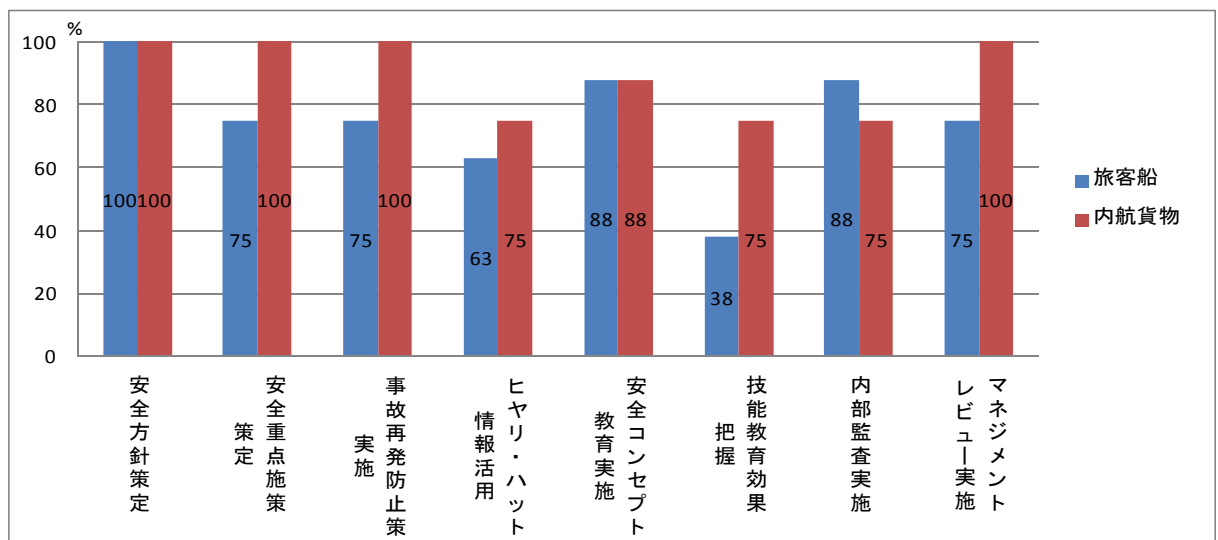
① 自動車分野

自動車分野の運輸安全取組の実施率は、バス、タクシー、トラックともに、運輸事業者全体と概ね同じ傾向を示しているが、ヒヤリ・ハット情報の活用及び技能教育の効果の把握に関する取組について、タクシー事業者の実施率の低さが目立っている。



② 海運分野

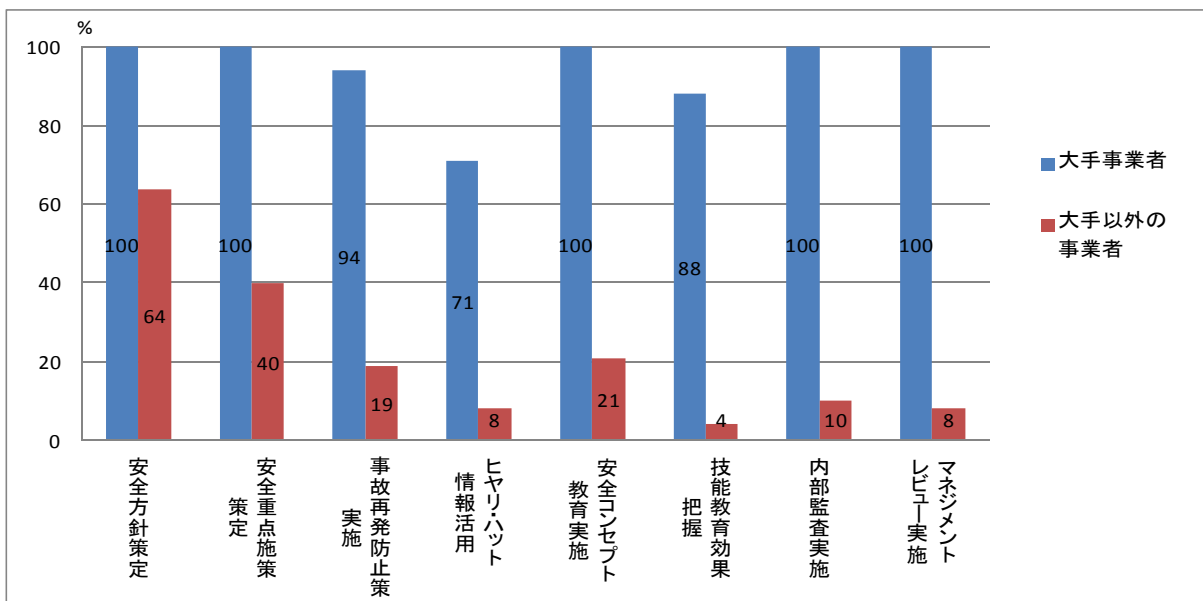
海運分野の運輸安全取組の実施率は、旅客船、内航貨物ともに、運輸事業者全体と似た傾向を示しているが、内航貨物事業者は、2回目の評価を受けた段階にしては一般的に実施率が高めなのに対し、旅客船事業者は、技能教育の効果の把握に関する取組の実施率の低さが目立っている。



(3) 大手以外の事業者における運輸安全取組実施の傾向・特徴

大手以外の事業者の運輸安全取組の傾向・特徴を大手事業者と比較してみると、大手以外の事業者は、全般的に運輸安全取組の実施率が低いことが見て取れる。

なお、大手事業者は、4回目の評価実績、大手以外の事業者は、1回目の評価実績を集計している。



3. 「運輸安全マネジメント評価」に関する運輸事業者へのアンケート結果

(1) 「運輸安全マネジメント評価」の導入効果に関するアンケート

「運輸安全マネジメント評価」の導入効果の把握のため、「運輸安全マネジメント評価」を実施した運輸事業者（平成21年6月時点、個人事業者を除く）986社に対しアンケート調査（必要に応じて追加ヒアリング）を行い、運輸事業者が安全管理体制を構築・維持・改善に関する意識調査を実施した結果を以下に示す。

このアンケートは、回答の送付先を外部コンサルタント会社とし、アンケート結果の集計・分析も当該外部コンサルタント会社が実施した。

運輸事業者の意識アンケート結果からは、運輸事業者は、「運輸安全マネジメント評価」によって、より安全を意識するようになるとともに、「運輸安全マネジメント評価」は安全確保のために有効と捉えていることが見て取れる。

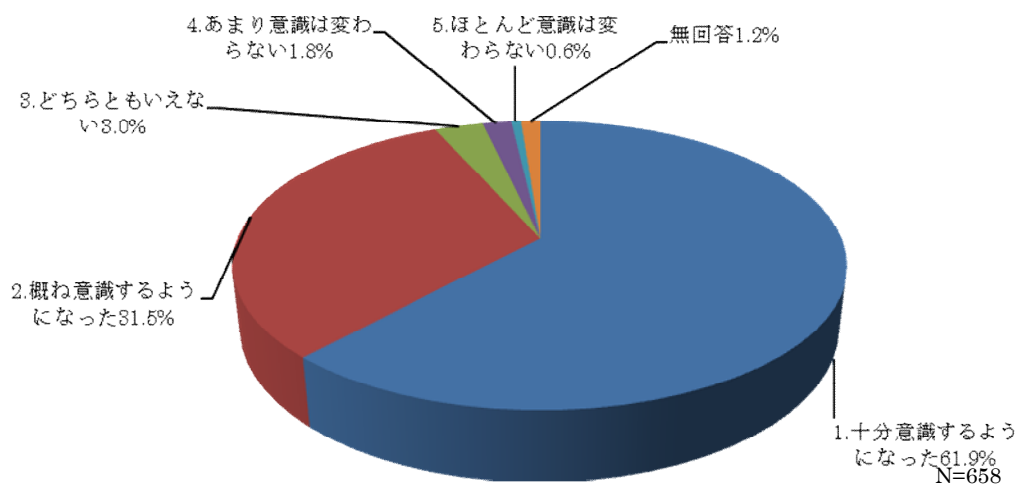
- ① 調査対象 安全管理規程の届け出義務事業者986社
- ② 調査期間 8月18日（火）～9月4日（金）
- ③ 調査方法 アンケート等の郵送
- ④ アンケートの回収状況は、下記の通り

| 調査先 | 発送数 | 回収数 | 回収率 |
|---------------|-------|-----|-------|
| 鉄道・軌道 | 117 | 103 | 88.0% |
| 無軌条電車・鋼索鉄道・索道 | 195 | 118 | 60.5% |
| バス | 271 | 67 | 69.0% |
| タクシー | | 37 | |
| トラック | | 83 | |
| 海運（旅客） | 396 | 137 | 57.5% |
| 海運（貨物） | | 91 | |
| 航空運送 | 24 | 22 | 91.6% |
| 合計 | 1,003 | 658 | 65.6% |

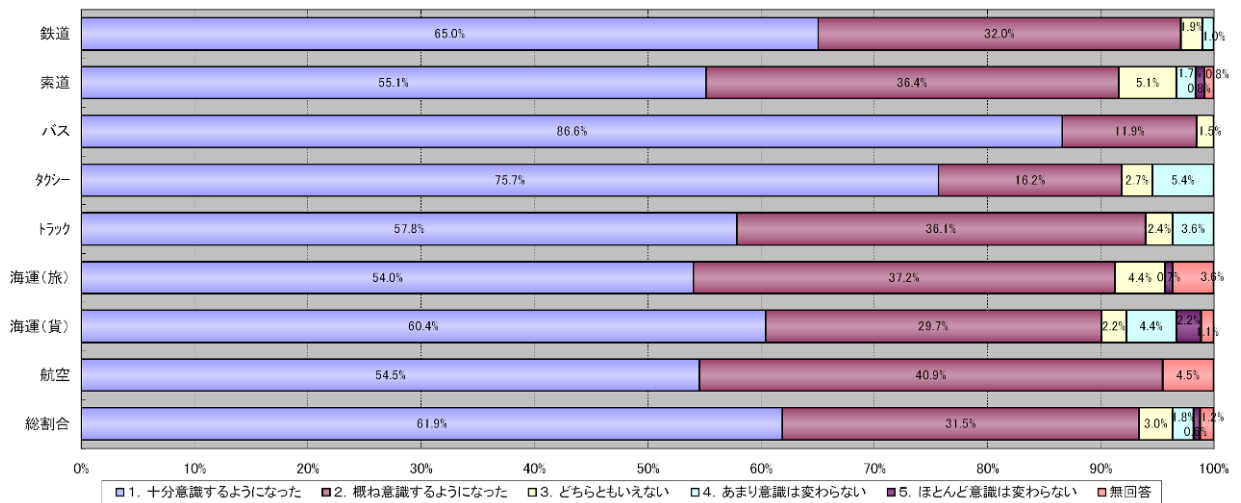
①安全意識の変化

「運輸安全マネジメント評価」の開始以降、会社として意思決定や業務運営を行う際、導入前と比べ、より安全を意識するようになりましたか」との質問について、下記のような結果となった。

- 「運輸安全マネジメント評価」の開始後、運輸事業者の約 93%が安全を意識するようになった(「十分意識するようになった」、「概ね意識するようになった」と回答しており、一定の効果が確認された。
- 「バス」・「タクシー」などの旅客自動車運送事業者は、「十分意識するようになった」との回答が平均値よりも 10%以上高い割合となっており、安全に対する意識の変化が他の輸送モードと比べると高い傾向にあった。
- 「無軌条電車・鋼索鉄道・索道」、「タクシー」、「トラック」、「海運(貨物)」の各運輸事業者に関しては、少数ではあるが意識が変わらないとの回答も存在しており、特に「海運(貨物)」では意識が変わらないと回答した運輸事業者の割合が 6.6%と他の輸送モードと比べると最も高かった。そのような運輸事業者については、「運輸安全マネジメント評価」実施時に、適切に助言をする必要がある。
- 概ね「運輸安全マネジメント評価」によって、安全に関する意識が高まったとの結果が得られた。



回答結果 (項目毎の回答数を総回答事業者数で除した割合)



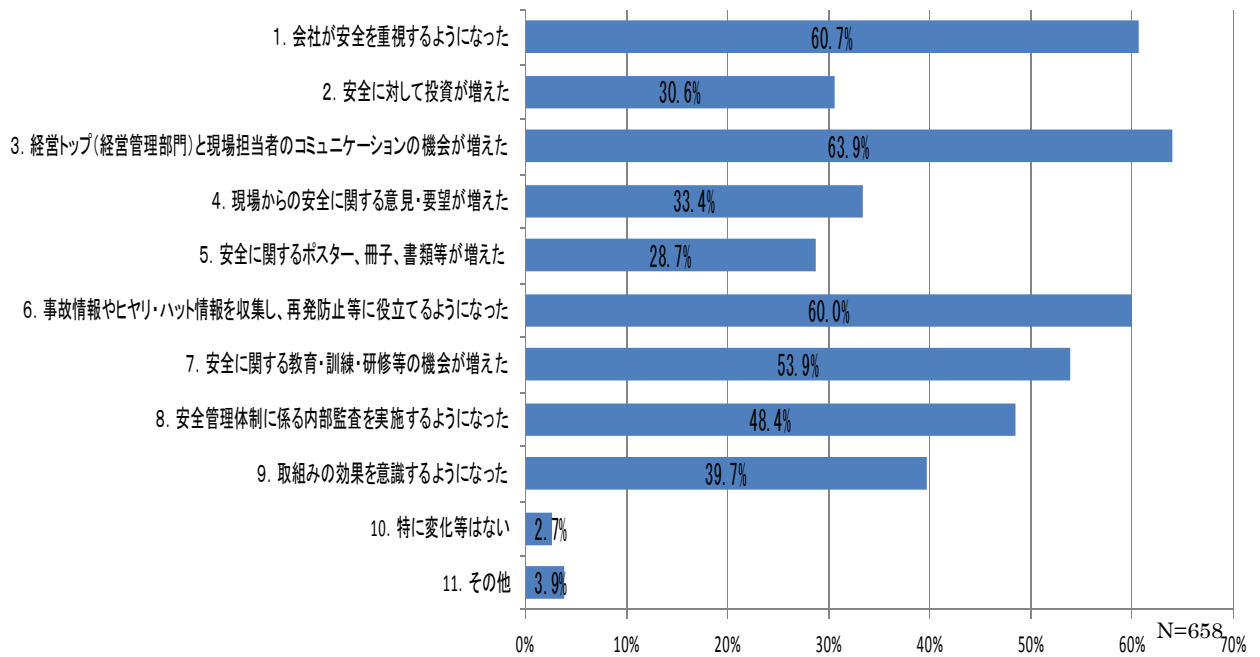
事業分野毎のアンケート回答結果
 (事業分野における項目毎の回答数を同モードの総回答数で除した割合)

②安全の取組の変化、改善

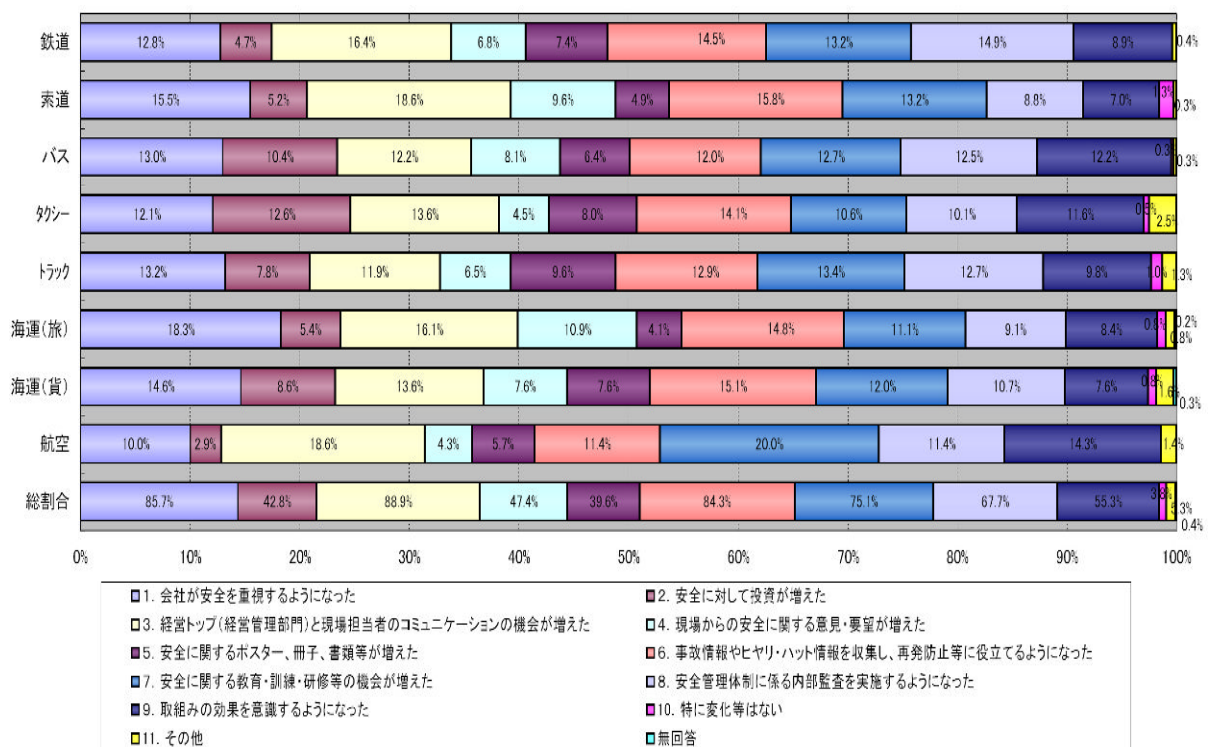
「運輸安全マネジメント評価」の開始以降、貴社の輸送の安全に係る取組において、変化、改善又は充実した事項について教えてください」との質問について、下記のような結果となった。(複数回答)

ほとんどの運輸事業者は、何らかの取組について、変化、改善又は充実したと回答している。

特に、「会社が安全を重視するようになった」、「経営トップと現場担当者のコミュニケーションの機会が増えた」「事故情報やヒヤリ・ハット情報を収集し、再発防止等に役立てるようになった」と回答している者が多くみられた。



項目選択割合（項目毎の回答数を総回答事業者数で除した割合）



事業分野毎のアンケート回答結果

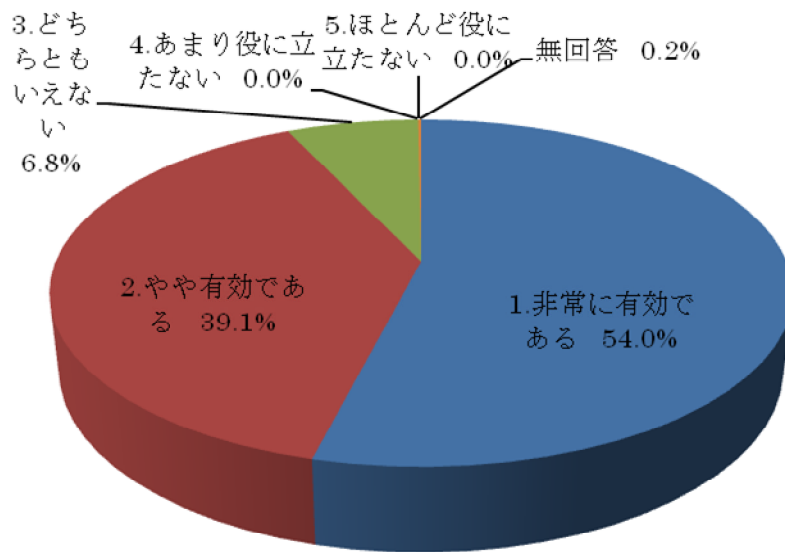
(事業分野における項目毎の回答数を同モードの総回答数で除した割合)

N=2803

③「運輸安全マネジメント評価」の有効性

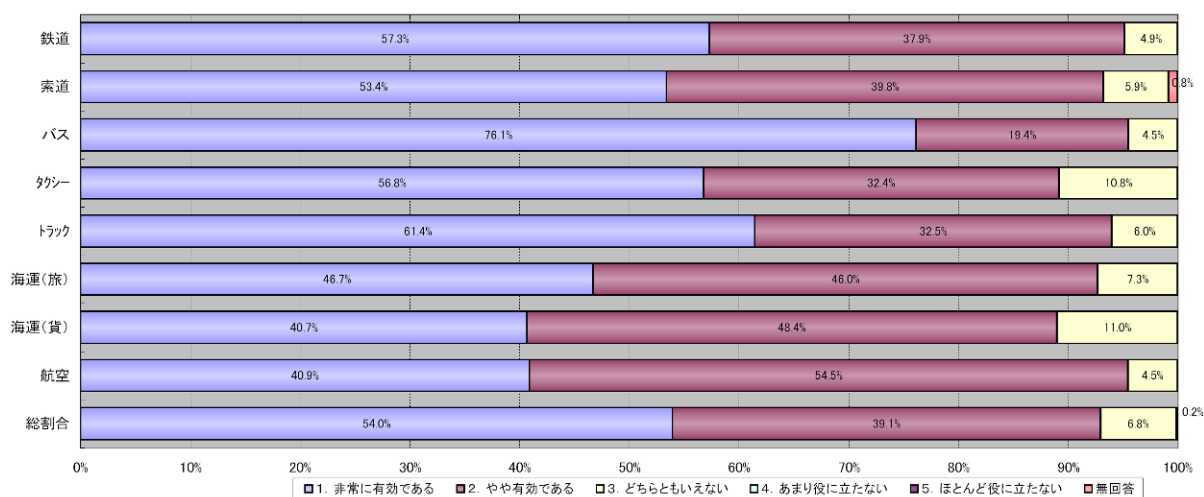
「運輸安全マネジメント評価」は、貴社の輸送の安全確保のために有効だと思いますか」との質問について、下記のような結果となった。

□運輸事業者の93.1%が「運輸安全マネジメント評価」は有効であると回答しており、「運輸安全マネジメント評価」に対する有効性を認識している割合は比較的高かった。



N=658

回答結果（項目毎の回答数を総回答数で除した割合）



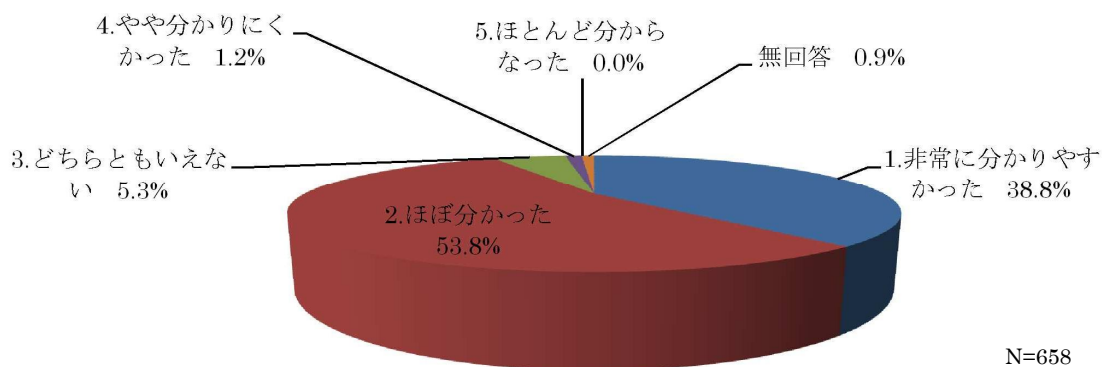
事業分野毎のアンケート回答結果

(事業分野における項目毎の回答数を同モードの総回答数で除した割合)

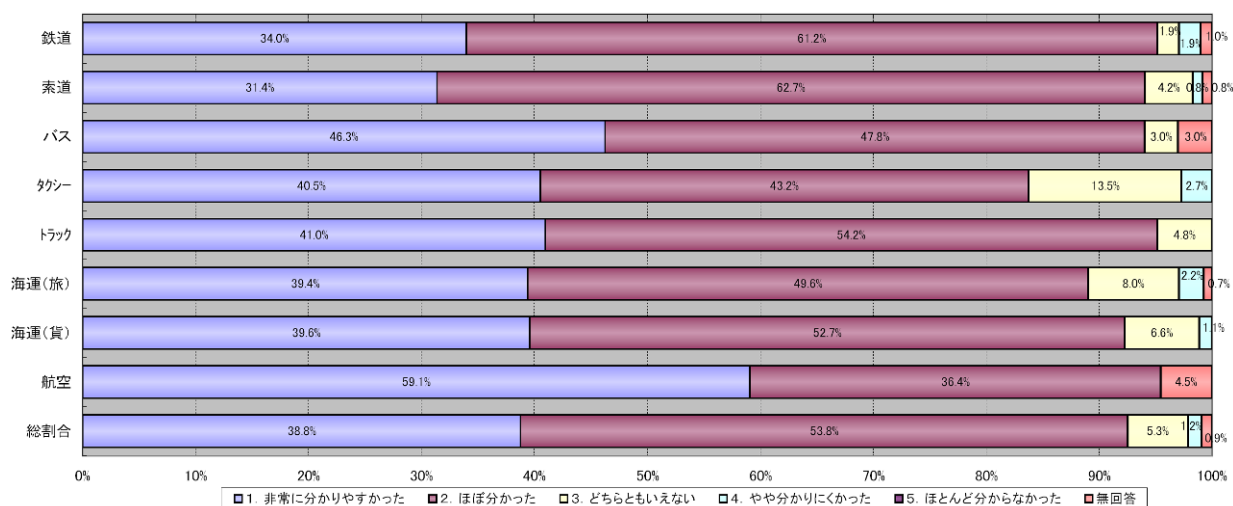
④「運輸安全マネジメント評価」の結果の分かりやすさ

「運輸安全マネジメント評価」の結果はわかりやすいものでしたか。」との質問について、下記のような結果となった。

□評価結果についても運輸事業者の92.6%が評価結果は「分かった」と回答しており、ほとんどの運輸事業者が理解していることがうかがえる一方、「非常に分かりやすかった」と回答している運輸事業者は38.8%であり、50%以上の運輸事業者が、「ある程度分かった」との回答にとどまっている。他の項目のアンケート結果をふまえると、より具体的で（改善例・提案・実例などを添えた）分かりやすい評価結果が求められていると考えられる。



回答結果（項目毎の回答数を総回答数で除した割合）



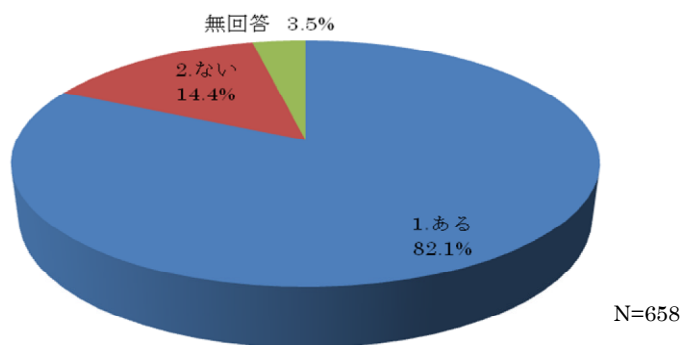
事業分野毎のアンケート回答結果

（事業分野における項目毎の回答数を同モードの総回答数で除した割合）

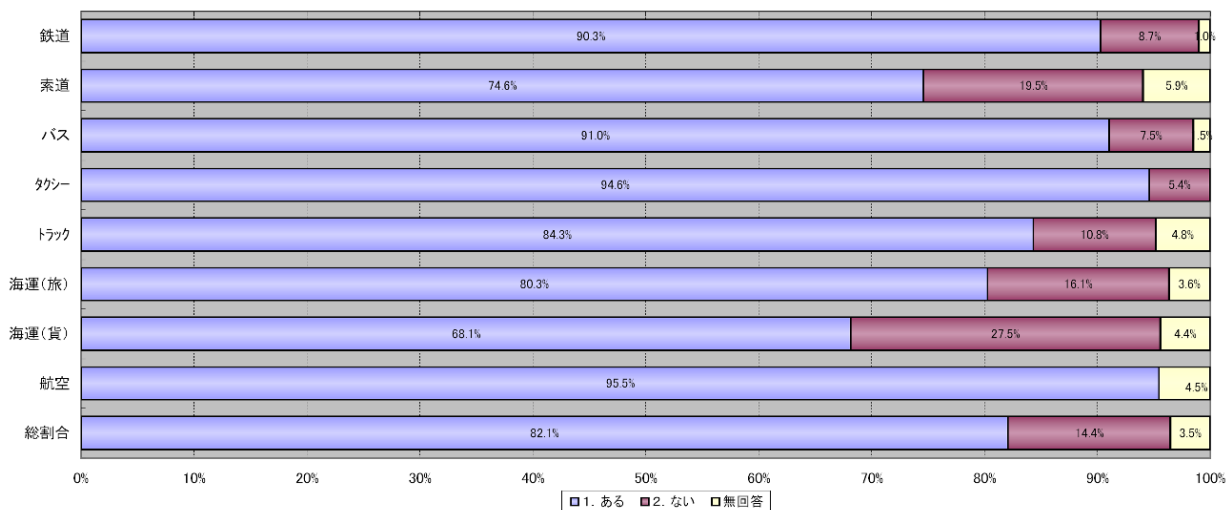
⑤ 「運輸安全マネジメント評価」後の施策

「運輸安全マネジメント評価」の結果を受け、具体的に実施した施策はありますか。」との質問について

- 「運輸安全マネジメント評価」の有効性及び評価結果として、ある程度有効で理解できるとのアンケート結果が得られたが、約 15%の運輸事業者では「運輸安全マネジメント評価」の結果を受けても何の施策も行っていないとの回答であり、実施していない運輸事業者については、「運輸安全マネジメント評価」実施時に、適切に助言をする必要がある。
- 「無軌条電車・鋼索鉄道・索道」、「海運（旅客）」、「海運（貨物）」の各運輸事業者においては、「何ら施策を実施していない」と回答する割合が他の業種と比べて比較的高い傾向にあった。



回答結果 (項目毎の回答数を総回答数で除した割合)



事業分野毎のアンケート回答結果

(事業分野における項目毎の回答数を同モードの総回答数で除した割合)

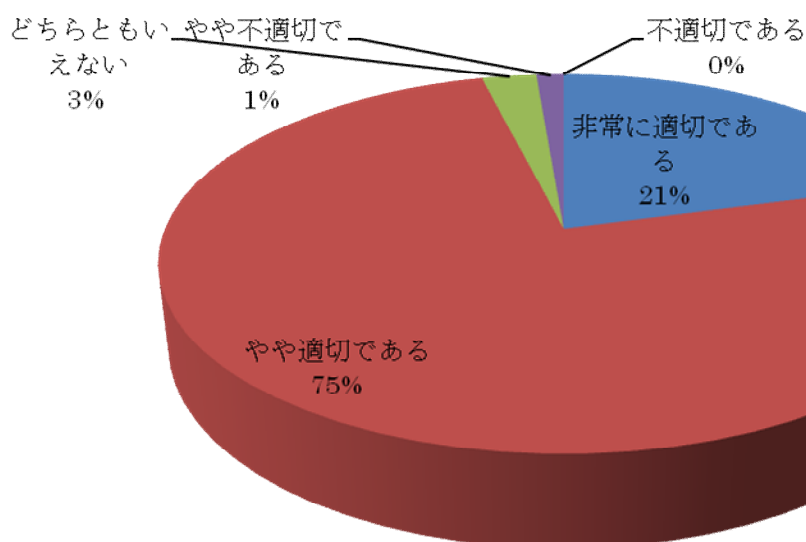
(2) 「運輸安全マネジメント評価」に対する負担に関するアンケート

「運輸安全マネジメント評価」を実施した大手事業者（平成 21 年 10 月～平成 22 年 9 月の間）77 社に対し、運輸事業者の「運輸安全マネジメント評価」に対する負担に関するアンケート調査を実施した結果を以下に示す。

このアンケートは、「運輸安全マネジメント評価」の手法等について継続的に改善していくために、事業者に対して「運輸安全マネジメント評価」を行った運輸安全調査官に対してではなく、その上司である運輸安全政策審議官に対して直接郵送していただくとともに、無記名での提出を認めることで、より事業者の本音を得ることが出来るよう工夫した上で実施している。

① 「運輸安全マネジメント評価」の実施時間帯及び所要時間について

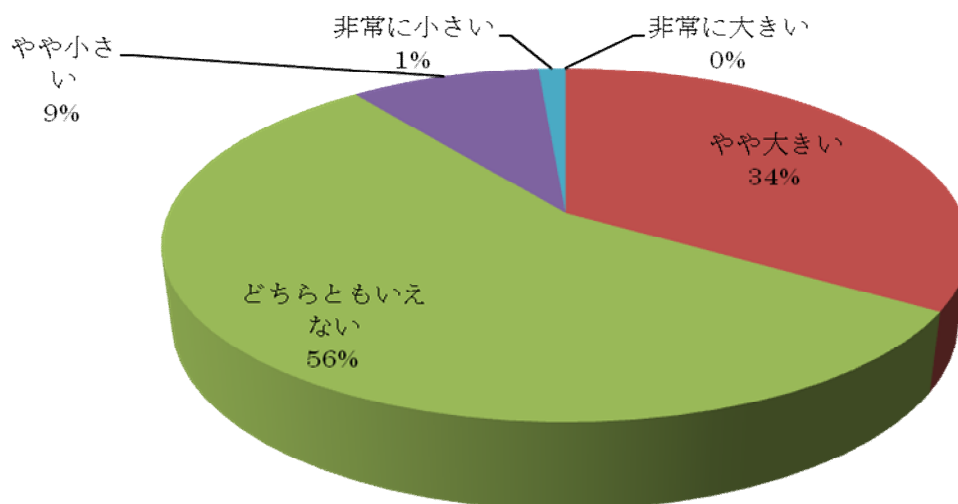
実施時間帯及び所要時間について、非常に適切である 21%、やや適切である 75%と、9 割を超える運輸事業者には実施時間等について理解が得られていると考えられる。



回答結果（項目毎の回答数を総回答数で除した割合）

②インタビュー対象者に対する聞取調査が与える通常業務への負担について

「運輸安全マネジメント評価」が与える通常業務への負担については、やや大きいと回答している運輸事業者が34%あった。



回答結果（項目毎の回答数を総回答数で除した割合）

IV. 「運輸安全マネジメント評価」の評価

1. 運輸事業者の安全管理体制の確立への貢献

大手事業者については、その社会的影響の大きさに鑑み、1事業者につき毎年1回程度、これまでの合計で3～4回にわたって評価を実施してきたところであるが、その実施回数を重ねるごとに、事業者の運輸安全取組の実施率は着実に上昇しており、「運輸安全マネジメント評価」が、事業者の安全管理体制の構築・改善に貢献していることが確認された。

一方、大手以外の事業者については、約半数の事業者に対して1回目の評価が行われたところであり、未だ1回目の評価が実施されていない事業者も多数残っているところであるが、大手事業者に比べると全般的に運輸安全取組の実施率は低くなっているため、運輸安全マネジメント制度のより一層の浸透・定着を行う必要がある。

2. 運輸事業者の「運輸安全マネジメント評価」の捉え方

「運輸安全マネジメント評価」に関する運輸事業者へのアンケートの結果によると、多くの運輸事業者において、「運輸安全マネジメント評価」の導入前よりも安全を意識し、経営トップと現場担当者のコミュニケーションをとり、事故等の情報を収集し再発防止等に役

立てるようになってきている等の変化があり、「運輸安全マネジメント評価」が輸送の安全の確保のために有効であって、評価結果も分かりやすいと捉えていることが確認された。

IV. 今後の取組

1. 全般的な方向性

実施が遅れている運輸安全取組項目への評価の重点化を図るとともに、実施が進んでいる項目に関する取組のさらなる充実を図ることにより、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着等に努めることが必要である。

このため、関係部局等との連携を強化し、運輸安全マネジメント評価を行う体制を充実・整備しつつ、施策ツールを総動員して運輸事業者支援を実施することとする。

(1) 施策ツールを総動員した運輸事業者の支援

「運輸安全マネジメント」のより一層の浸透・定着を図るため、運輸事業者の安全管理体制の構築に関する支援を実施するとともに、安全管理体制の構築の進んでいる者に対しては、運輸事業者自らによる改善活動を一層促進・支援するあらたな施策を模索・検討する。そのため、以下の措置を実施する。

- ・ 運輸事業の安全に関するシンポジウムの開催
- ・ 運輸安全セミナーの定期的開催（運輸安全監理官室及び地方運輸局等にて）
- ・ 運輸事業者、関係団体等の要望に応じて、運輸安全セミナーを随時開催
- ・ 運輸事業者の協力を得て、運輸安全取組事例等を収集するとともに、ホームページでの公表等を通じて、効果的に提供・発信
- ・ 自動車分野及び海運分野用のリスク管理（ヒヤリ・ハット情報の収集・活用）テキストの周知
- ・ 運輸事業者における安全への取組に参考となる周知資料等の作成・配布
- ・ 引き続き、国土交通政策研究所との連携により、「運輸安全マネジメント評価」自体の効果・有効性を検証・把握する仕組み・ツール開発の調査を実施

以上のような取組を進める中で、運輸事業者への「運輸安全マネジメント」の浸透・定着の状況等を踏まえ、必要に応じ、重要な事項については運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、「運輸安全マネジメント評価の基本方針」、運輸安全ガイドライン等の見直しを行い、輸送の安全性の向上に努めていく。

(2) より適切な「運輸安全マネジメント評価」を行う体制の充実・整備

「運輸安全マネジメント評価」の適切さや公正さは、評価担当職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ころが多いことから、評価担当職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、「運輸安全マネジメント評価」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、評価担当職員の「運輸安全マネジメント評価」に関する力量の充実・強化を引き続き図っていく。また、「運輸安全マネジメント評価」においては、取組の進んでいる運輸事業者の具体的な各種取組の成功要因を検証し、他の運輸事業者に横断的に展開できるようにという視点からも運輸安全調査官、地方運輸局等の評価担当官の「運輸安全マネジメント評価」の力量向上を目指す必要がある。そのため、以下の措置を実施又は検討する。

- ・ 運輸安全調査官の力量向上のための評価、試験、追加研修及び輸送現場見学
- ・ 「運輸安全マネジメント評価」への幹部職員の立会による運輸安全調査官に対するオンサイトモニター地方運輸局等の評価担当官の力量向上のための研修、OJT(合同評価)及び再教育
- ・ 運輸安全調査官OBの力量の維持・向上と当該OBの活用
- ・ 運輸事業者毎のデータと運輸安全取組事例に関する評価担当職員間での情報共有
- ・ 「運輸安全マネジメント評価」を実施するに当たり、なるべく運輸事業者の負担が軽減されるよう運輸事業者との事前調整

(3) 関係部局等との連携の強化の推進

「運輸安全マネジメント評価」の更なる浸透・定着・深度化に向けた関係部局間の連携強化の推進のため、特に、運輸安全監理官室と鉄道局、自動車交通局、海事局、航空局、地方運輸局等の保安監査実施部局との連絡や情報交換を密にし、綿密に実施方針を固めて計画的に「運輸安全マネジメント評価」を実施するとともに、「運輸安全マネジメント評価」と保安監査を運輸事業者に対する安全政策における車の両輪として、有機的に機能させるよう、運輸安全調査官と地方運輸局等の評価担当官との実務レベルでの意見交換打合せを引き続き実施する。

また、各交通モードの業界団体に対し、「運輸安全マネジメント評価」の浸透・定着に向けた活動について、協力、指導等をしていくとともに、引き続き、関係団体と連携を図り、以下の措置を実施する。

①鉄道分野

- ア 事業者団体の主催による運輸安全マネジメントの実施体制の強化に資する研修の実施を促すとともに、地方運輸局等においても各種会議等の機会を捉え、「運輸安全マネジメント評価」の浸透・定着を促進する。
- イ 各地区の鋼索交通協会等の協力を得て、鋼索鉄道・索道事業者に対する制度の理解を促進する。

②自動車分野

- ア 事業者団体主催の「運輸安全マネジメント評価」の実施体制の強化に資する取組、研修等に対し、必要に応じて協力するとともに、地方運輸局等でも、各種会議等の機会を捉え、「運輸安全マネジメント評価」の浸透・定着を促進させるよう努める。
- イ 制度の一層の徹底・定着を図るため、独立行政法人自動車事故対策機構（以下「NASVA」という。）が実施する運輸安全マネジメントセミナーへの支援・協力を行うとともに、NASVA 主催の運行管理者講習会（平成22年度実績約14万人）の場を活用し、引き続き、機会を捉えて同制度の説明を行う。
- ウ NASVA 等が主に安全管理規程義務付け対象外事業者に実施している「運輸安全マネジメント評価」業務に対して、必要に応じて支援・協力するとともに、試行的に実施されている当該制度の充実化に向けた見直しを行う。
- エ 各都道府県のバス、タクシー、トラック協会が主催する事故防止委員会等の場を活用し、「運輸安全マネジメント評価」の一層の徹底・定着を図る。

③海運分野

- ア （財）海技振興センターが実施するヒューマンエラー対策に関する調査研究等と連携し、小規模海運事業者を含む海運事業者全般に対し、「運輸安全マネジメント評価」の浸透・定着を促進する。
- イ （社）日本旅客船協会等事業者団体が実施する研修、会議等において、必要に応じて、講師派遣等による協力により、事業者の制度の理解を促進する。

④航空分野

以下のような機会を捉えて、航空運送事業者に対し、運輸安全取組の一層の向上を図るための支援を行う。

- ・ 東京航空局及び大阪航空局主催の安全推進連絡会議
- ・ （社）全日本航空事業連合会主催の飛行機部会及びヘリコプター部会
- ・ （財）航空輸送技術研究センター主催の安全フォーラム
- ・ （社）日本航空技術協会主催の航空安全シンポジウム

2. 事業規模等に応じた方向性

(1) 大手事業者の「運輸安全マネジメント評価」の実施方針

今後の「運輸安全マネジメント評価」にあたっては、輸送の安全に係る取組が進んでいる大手事業者において、更なるレベルアップを図るため、評価の重点化・効率化が必要であるため、あらたに、以下の内容を含め、実施方針等を検討した上で実施する。

①運輸事業者の特徴等を踏まえた「運輸安全マネジメント評価」の実施

過去に実施した「運輸安全マネジメント評価」の経緯を振り返り、運輸事業者の特徴、性質を踏まえた上で、「運輸安全マネジメント評価」の重点項目を決定する。また、改善を行った取組とともに、運輸事業者が特に重要と判断している安全対策への取組について、引き続き積極的に聴取し、「運輸安全マネジメント評価」の対象とする。

②安全管理の取組が進んでいる運輸事業者の取り扱い

3回目の評価以降の結果等をもとに、安全管理の取組が進んでいる運輸事業者については、「運輸安全マネジメント評価」実施間隔を延長する措置を講じる。

ただし、安全に関する意識の低下が起こらないようにするため、当該措置が講じられる場合であっても、延長期間中の中間的な取組状況の把握、経営トップが交代した場合の延長措置の解除、延長期間の長さ等あらたな条件を設定する。

③現場の取組状況の調査

航空事業者を除く4回目の評価以降では、原則として、「運輸安全マネジメント評価」に先駆けて現場調査を実施し、現場における安全方針の浸透状況、社内コミュニケーションの状況、職員の安全意識等確認した内容を経営管理部門に対するインタビューの際の参考にする。

(2) 大手以外の事業者の「運輸安全マネジメント評価」の実施方針

今後の「運輸安全マネジメント評価」にあたっては、輸送の安全に係る取組の遅れている大手以外の事業者において、取組実施率の向上が必要であるため、あらたに、以下の内容を含め、実施方針等を検討した上で実施する。

①「運輸安全マネジメント評価」の計画的実施

大手以外の事業者においては、未だ多くの事業者に対する1回目の評価が未実施であり、安全管理のための仕組み自体ができていない運輸事業者が依然見受けられる。今後、当該事業者に対しては、運輸安全マネジメント制度の一層の普及・啓発を念頭

に、関係部局等との連携を強化し、「運輸安全マネジメント評価」を計画的に実施する必要がある。

②小規模事業者用ガイドラインの活用

大手以外の事業者に対する1回目の評価は、平成21年6月には、小規模事業者の安全管理体制の構築・改善を促すために、運輸審議会運輸安全確保部会の議論を経て策定・公表した小規模事業者用ガイドラインの活用等を通じて、計画的に実施する。

小規模事業者用ガイドラインで示されている対象事業者に対して、規模・実態に鑑み、より実効的な「運輸安全マネジメント評価」を実施するため、当該事業者の了解のもと、運輸安全ガイドライン若しくは小規模事業者用ガイドラインどちらも使用できることとする。

自動車分野における安全管理規程作成等義務付け対象外事業者に対する「運輸安全マネジメント評価」については、別途、通達で定める方針等に基づき実施する。

(3) 各交通モード別における「運輸安全マネジメント評価」の実施方針

今後の「運輸安全マネジメント評価」にあたっては、各交通モードに対し、以下の内容を含め、実施方針等を検討した上で実施する。

①鉄道分野

全交通モード共通して取組の実施率が低いヒヤリ・ハット情報活用について、リスク管理に関する有効な事例を収集し、運輸事業者に提供していく必要があり、現在、2年計画で、運輸安全監理官室で実施している「運輸安全取組事例」の紹介において、その内容や方法をさらに具体的に紹介する調査研究を実施しており、その成果を冊子としてまとめ運輸事業者に広く周知していく。

②自動車分野

全交通モード共通して取組の実施率が低いヒヤリ・ハット情報活用に関する取組の実施率向上を目指して、平成21年3月に運輸安全監理官室にて運輸事業者の能力レベルに応じて対応できるよう作成した「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～（自動車モード編）」を再度周知する等により、運輸事業者における当該取組の向上を図る。特に、技能教育効果把握の取組の進んでいないタクシー事業者においては、技能教育に係るPDCAサイクルが機能するよう重点的に取り組む。

③海運分野

安全管理におけるPDC Aサイクルが機能するように、C Aの部分について積極的かつ重点的に助言を実施する。また、実施率が低いヒヤリ・ハット情報活用の取組の実施率向上を目指して、平成22年4月に運輸安全監理官室にて作成した「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～（海運モード編）」を周知・活用するとともに、技能教育訓練効果把握の取組の進んでいない旅客船事業者については、技能教育効果把握に係るPDC Aサイクルが有効に機能するよう促す。

④航空分野

制度導入以前からSMS（セイフティー・マネジメント・システム）の取組が自主的に行われてきたこともあり、他分野に比べ、運輸安全取組の質が高いが、全交通モード共通して取組の実施率が低いヒヤリ・ハット情報活用について、現在、国土交通省航空局にて検討を進めている航空事業者のヒヤリ・ハット情報を収集し、分析・対応策を講じる仕組みの有効な運用に協力する。

V. まとめ

究極の目標である輸送における事故件数ゼロを目指し、運輸事業の安全確保に係る様々な政策を展開している。その一翼を担う「運輸安全マネジメント評価」は、今までにない行政手法として、試行錯誤を続けながらも、一定の効果を上げてきた。今後は、政策評価に記載した「運輸安全マネジメント評価」の課題について着実に対応し、運輸事業の更なる安全確保に向け努力してまいりたい。