

「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施（運輸安全マネジメント評価）
に係る基本的な方針」の改正に係る運輸安全確保部会審議（1回目）

1. 日 時

令和5年1月13日（金） 14：30～16：00

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室
（WEB審議併用）

3. 出席者

<委 員>

和田貴志（部会長）、三浦大介（※）

<専門委員>

稲葉緑、井料美帆（※）、小松原明哲、酒井ゆきえ、佐藤泰弘、渡辺研司

※を付した委員・専門委員はWEB経由での参加

<国土交通省>

大臣官房：西本運輸安全監理官 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 宮田、佐藤、廣井、吉元

4. 議事概要

- 大臣官房より、運輸安全マネジメント評価（以下単に「評価」とする。）に係る基本的な方針の改正の概要等について、説明した。
- 運輸安全確保部会委員・専門委員からは、
 - ① 小型旅客船不定期航路事業者については、今後概ね5年間を目処に、評価を実施するとの記載があるが、数をこなすだけに終わらせないことが必要である。事業者によっては、「当社ではしっかりと評価を受けています」というアピールができるように、早期に実施したいところもあると考えられる。このため、国土交通省において評価の対象事業者を指名するだけでなく、評価を希望する事業者に対する「オープン枠」のようなものを設けることも含め、その実施状況を外向けにうまく発信する方策の検討が必要ではないか。
 - ② 評価を実施する際には、正確な評価をするために、まずは担当者からしっかりと話を聞いて評価を実施する側が事業者の状況の理解を深めた上で、経営トップのヒアリング順を最後にし、かつ、経営者単独で話を聞くなどの工夫も考えられる。
 - ③ 先ほどの意見とも関連するが、今回の知床遊覧船事故を受けて、利用者側が事

業者側の安全性を判断できるような仕組みにすることが必要なのではないかと
思う。評価を受けた事業者を判別できるように何かしらのマーク等を表示させる
ようなことは考えられないか。利用者側が評価を重視するようになれば、事業者
側もより一層評価に力を入れ、結果として中小事業者にも制度が浸透していくこ
とで、安全性の担保になると思う。

- ④ オンライン会議の活用状況はどうか。
- ⑤ 第三者認定機関による評価はすでに運用を開始しているのか。この認定機関は
行政機関の代行というイメージでいいのか。
- ⑥ 小規模事業者の経営者は評価のことを十分に把握しておらず、話がかみ合わな
いことも想定されるのではないか。このため、まずはオンラインセミナーなどで
事前にある程度の内容を把握してもらってから評価を行うようなことも考える
べきではないか。
- ⑦ 改正ポイントとして、自然災害やテロ・感染症への対応を打ち出しているが、
この資料を見るだけでは、それだけの特出ししている感じに見える。ヒューマン
ファクターの重要性は変わらないので、その点について誤解を招かないようにす
る必要がある。一方、自然災害のガイドラインはそれだけを守っていれば十分と
いうわけではなく、それぞれの環境で必要に応じて対応していく力も必要である。
- ⑧ 中には、現場のことは現場の方が詳しいのだ、というような思いから、評価基
準がわかりにくい、納得できない、その評価基準で評価されても気にしないと考
えている事業者もいるものと思うが、そのような事業者に対して、どのように対
応するのか。また、評価と監査の違いを理解していないようなケースもあるのだ
はないか。
- ⑨ 評価の結果は、事業法に基づく事業免許の更新や許認可関係に反映されるのか。
また評価の結果として監査に切り替わることはあるのか。切り替わることがある
のであれば、その点が事業者に浸透することによって、評価をより重視すること
もあり得るのではないか。
- ⑩ 知床の事故を踏まえて、小規模旅客船不定期航路事業者に対して評価を実施す
るとの方針については、事故を起こしていない事業者にとっては負担になるとい
う受け止めもあるとは思いますが、そもそも評価で確認する内容は、各事業者が日頃
から実施することが前提のものであって、それによって新たな負担を課すものは
ないという認識で良いか。
- ⑪ 今回は評価の基本方針だけでなく、ガイドラインについても審議の対象なのか。
- ⑫ 過去の評価結果を踏まえて改善が必要な点が浮かび上がってきたとのことだ
が、それは小規模事業者と大規模事業者のどちらにおいて生じている課題か。
- ⑬ 小規模事業者では内部監査と言っても人数が少ないことから、実施にあたって
の課題も大きいと思われるが、どう考えているか。
- ⑭ ヒヤリ・ハットについて、自社ではなく、利用者や他社が気付く場合もある。
その場合の情報収集のやり方も必要になるのではないか。

- ⑮ 軽井沢スキーバス事故や知床遊覧船事故など、事故が起きるたびにその分野についての取組を強化するという手法には、抜け落ちる分野がどうしても発生してしまうこともあり、限界があるのではないか。そのような分野ではそもそも自社が評価の対象であること自体を認識していない可能性さえある。
- ⑯ 個別事業者における評価の実施だけでなく、勉強会の開催など、業界団体など大きな組織経由でのアプローチは実施しているのか。
- ⑰ 今までしっかりと取り組んできた事業者であっても、経営層の代替わりによって、その意識が継承されないような場合も考えられる。改めて見直すように周知する必要があるだろう。
- ⑱ 過去に、ある損害保険会社がトラック会社等に対して、一定の要件を満たしていれば優遇措置を講じるような措置の説明があったが、そのようなインセンティブについてどのように考えるか。
等について、意見・質問があった。

○ これに対し、大臣官房からは、

- ① ご指摘の点は非常に重要であると認識している。今後しっかりと検討していく。
- ② ご指摘も踏まえて、評価の進め方は検討する。
- ③ これは評価の観点ではないが、知床の事故を受けて、船舶の分野においても、自動車の分野で既に行われているGマークやセーフティバスのような制度の導入が検討されている。評価が事業者の「売り」になることの重要性はご指摘のとおりであると考えている。
- ④ オンラインについては、当室主催のシンポジウム等で活用している。昨年度のシンポジウムは新型コロナウイルスの感染拡大により、オンライン開催のみにせざるを得なかったが、今年度は会場とオンラインの併用で開催し、1,000名程度がオンライン参加、500名程度が会場参加の計1,500名程度の参加があった。オンラインであれば参加しやすいとの声も頂いており、今後も活用していきたい。
- ⑤ 自動車の分野のみであるが、すでに運用を開始している。行政機関の代行ではなく、それにプラスする形で事業者側が自主的に受検するイメージである。ただし有料にはなるので、コストの面で活用が難しい事業者も存在するだろう。
- ⑥ 全く認識がないというケースは多くはないと思うが、ご指摘のとおりである。
- ⑦ あくまでもベースは変わらず、ヒューマンファクターへの対応の重要性は変わるものではない。自然災害、テロ等は自社を取り巻く環境の変化に伴い対応すべきリスクの一つであるということを、誤解がないように資料の見せ方については工夫したい。自然災害についてはガイドラインに単純に従えば良いということではなく、まずは営業所単位での自然災害リスクを検討して頂くようお願いしている。
- ⑧ 納得が頂けない事業者に対しては、重要なポイントが伝わるように周知していくしかないと考えている。監査と評価の違いについてはまさにご指摘のとおりで

あり、セミナー等における啓発を続けているほか、事業者に評価に入る前には簡単なペーパーをお送りして制度の理解を深めて頂くようにしている。

- ⑨ 評価自体がそのまま反映されるものではない。ただし評価の過程で法令違反が確認されれば、それを監査の実施部門に伝えることで、別途監査に入るということはあり得る。なお、評価は各事業法に基づく立入検査等を根拠として実施しているため、事業者側で評価自体を拒否できる性質のものではない。
 - ⑩ ご指摘のとおりである。
 - ⑪ 今回の諮問対象は実施方針についてであり、ガイドラインはご参考として添付している。
 - ⑫ 大規模・中堅事業者では一定程度制度の趣旨が浸透してきているが、提示させていただいた課題も確認されている。小規模事業者においては、全 14 項目への対応が必要と考えている。
 - ⑬ ご指摘のとおりであり、小規模事業者に合わせた対応が必要である。ただし大規模事業者で問題となる社内コミュニケーションの確保という点は、中小事業者では逆に問題になりにくいという面もあり、何がポイントなのかという点自体も含めての検討を進めている。
 - ⑭ 評価の観点ではないが、海事局の場合は、知床の事故を受け、すでに通報窓口を設けており、利用者や他社からの通報を受け付けている。
 - ⑮ ご指摘のとおりである。ある分野における課題や対応は他の分野にも横展開しており、それぞれの分野において対応に漏れがないかはチェックしてもらうようにしている。評価の実施対象となっているかという点については、すべてのモードに浸透するように引き続き周知徹底していきたい。
 - ⑯ 例えば自動車であれば、日本バス協会や、全日本トラック協会が動いている実績は既にあるが、分野によってはお互いが競合会社となるケースもあり、難しい場合もある。
 - ⑰ ご指摘のとおりである。
 - ⑱ 現在もセミナー等を通じてインセンティブの付与はされており、評価等が事業者にとってのインセンティブとなるようにうまく活用することは重要であると考えている。
- のとおり、回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第 7 条の 2 の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。