運輸安全マネジメントへの取組みについて

平成23年11月
国土交通省大臣官房運輸安全監理官付
運輸安全調査官

国土交通省

1. 運輸安全マネジメント評価の現状

「運輸安全マネジメント制度」の導入に至る経緯等

平成17年に、ヒューマンエラーに起因する事故・トラブルが多発

（鉄道の例） ●平成１７年４月

列車脱線事故《死者107名、負傷者562名》

（航空の例） ●平成１７年３月

客室乗務員の非常口扉の操作忘れ

（自動車の例） ●平成１７年４月

踏切衝突事故《飲酒運転》

（海運の例） ●平成１７年５月

フェリー防波堤衝突 《負傷者23名》

考えられる原因 :①経営陣の安全確保に対する関与が不十分
②経営・現場間の意思疎通・情報共有が不十分　など

「運輸安全マネジメント制度」の導入に至る経緯等

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道

●平成17年3月
✓東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故
《死者2名、負傷者2名》

●平成17年4月
✓JR西日本福知山線列車脱線事故
《死者107名、負傷者562名》

自動車

●平成17年4月
✓近鉄バス転覆事故
《死者3名、負傷者20名》

✓大川運輸踏切衝突事故
（スーパーひたちと衝突）

海運

●平成17年5月
✓九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
《負傷者23名》

●平成17年6月
✓知床半島観光周遊船乗揚
《負傷者26名》

航空

●平成17年1月
✓JAL新千歳空港における管制指示違反

●平成17年3月
✓JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ

●平成17年4月
✓ANK小松飛行場における管制指示違反

（JR西日本　安全性向上計画）

● 「安全最優先の意識が組織の隅々にまで浸透するには至らなかった。」
● 「本社と現場との双方向のコミュニケーションはほとんど行われていなかった。」

（JAL 「事業改善命令」「警告」に対する改善措置について）

● 「安全が最優先であることを浸透させる経営の取り組みが不十分。」
● 「経営と現場との距離感及び部門間の意思疎通の不足。」
● 「現場に対する経営トップの双方向コミュニケーションが不十分。」

平成17年6月14日　第1回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開催
（事務次官主催・関係局長等、民間有識者で構成）
平成17年8月　4日　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
⇒ 事業者による安全マネジメント態勢の構築が必要
⇒ 国による安全マネジメント態勢の評価が必要

- 平成18年3月31日　運輸安全一括法の公布
- 平成18年度　官房新組織設置

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント制度の開始

運輸安全マネジメント制度の構成

運輸安全マネジメント制度

1．関係法令(※)に基づき運輸事業者に、

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もと全社的な安全マネジメントの推進を求める。

- ① 安全方針の作成
- ② 安全重点施策の作成、評価、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　　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に赴き、評価を実施

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

運輸安全マネジメント評価実施の様子

安全管理の進め方に関するガイドラインの構成

平成22年3月改正

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

P

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

D

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

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

運輸安全マネジメント評価の概要

- 保安監査に加え、運輸安全マネジメント評価を行うことにより、安全輸送の取組を活性化させ、より一層の安全の確保を図ることを目的

- **経営トップをはじめとする経営管理部門へのインタビュー**と文書・記録類の確認

- 取組の優れている事項、更に推進すると効果が向上すると思われる事項、努力・工夫する余地がある事項について、**「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に規定する14項目等に基づき評価・助言**を実施

- 評価は、各事業法の報告徴収・立入検査権限に基づき実施するものの、**事業改善命令など拘束力・強制力のあるものではない**

運輸安全マネジメントにおける評価のイメージ

運輸安全への
取組レベル

高

低

経過時間

運輸安全マネジメントでは、
スパイラルアップ（PDCAサイクル）で
取組を向上させていくことが重要！

そのまた次の目標

その次の目標

次の目標

運輸安全マネジメント評価に
おける担当者のスタンス

事業者の位置

○ 事業者の状況に応じた評価を実施
○ 次のステップとして、どこを目指すかを模索
○ 時折、事業者が抱える課題に対し、一緒に検討

運輸安全マネジメント評価の実施状況

○ 評価対象事業者数（平成２３年４月１日時点　５，３５０社）

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省	32	43	35	67	177
地方局	718	302	4，153	—	5，173
計	750	345	4，188	67	5，350

○ 評価実施回数（平成１８年１０月～平成２３年３月末　計３，８４８回実施）

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省	192	168	119	78	557
地方局	532	343	2，416	—	3，291
計	724	511	2，535	78	3，848

運輸安全マネジメント評価の実施状況

● 運輸安全監理官室では、平成23年1月から大手の運輸事業者を対象として5回目評価を開始
評価の重点化、評価間隔の延長等を実施

● 各地方運輸局等では、大手以外の1回目、2回目の評価を実施

一方、約2,000事業者（主として海運）が1回目評価を未実施

★ 平成21年6月　小規模事業者用ガイドライン

小規模事業者用ガイドラインを適用した評価のほか、
集合評価方式、遠隔評価方式を導入

★ 平成22年3月　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を策定

事業者への更なる浸透・定着に向け、事業者にとってより判りやすい指針
としてガイドラインを改正

大手事業者については、重点的かつきめ細かな助言活動を行うなど評価の深度化を図る

1回目未実施の事業者については、小規模事業者用ガイドラインの活用等により平成24 年度末を目途に完了するよう計画的に実施

新規ガイドラインの記載項目・構成

旧ガイドライン目次

はじめに
1. 安全管理規程に係るガイドラインの位置付け
2. 安全マネジメント態勢の意義と目的
3. ガイドラインの適用範囲
4. 用語の定義
5. 安全管理規程の記載事項
（1）経営トップのコミットメント
（2）経営トップの責務
（3）安全方針等
（4）安全統括管理者
（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）事故等に関する情報の報告等
（8）重大な事故等への対応
（9）関係法令等の遵守の確保
（10）安全マネジメント態勢を維持するために必要な教育・訓練等
（11）内部監査
（12）見直しと継続的改善
（13）文書の作成及び管理
（14）記録の作成及び維持
6. 安全マネジメント態勢の構築に向けての考え方
おわりに

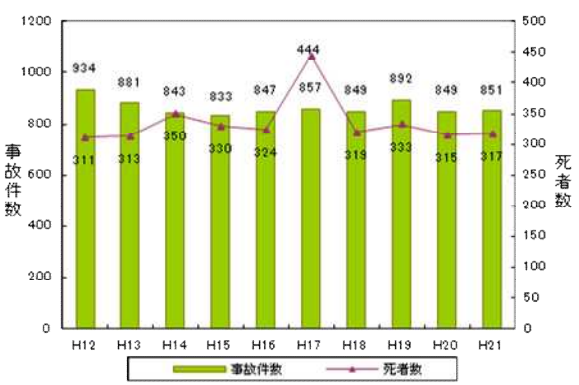
新規ガイドライン目次

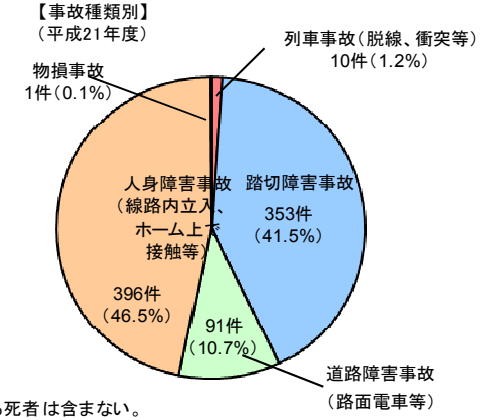
はじめに
改訂に当たって
1. ガイドラインの位置付け
2. 安全管理体制の構築・改善の意義と目的
3. ガイドラインの適用範囲
4. 用語の定義
5. 運輸事業者に期待される安全管理の取組
（1）経営トップの責務
（2）安全方針
（3）安全重点施策
（4）安全統括管理者の責務
（5）要員の責任・権限
（6）情報伝達及びコミュニケーションの確保
（7）事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
（8）重大な事故等への対応
（9）関係法令等の遵守の確保
（10）安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
（11）内部監査
（12）マネジメントレビューと継続的改善
（13）文書の作成及び管理
（14）記録の作成及び維持
おわりに
参考資料（事例集、小規模事業者向けガイドライン）

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。

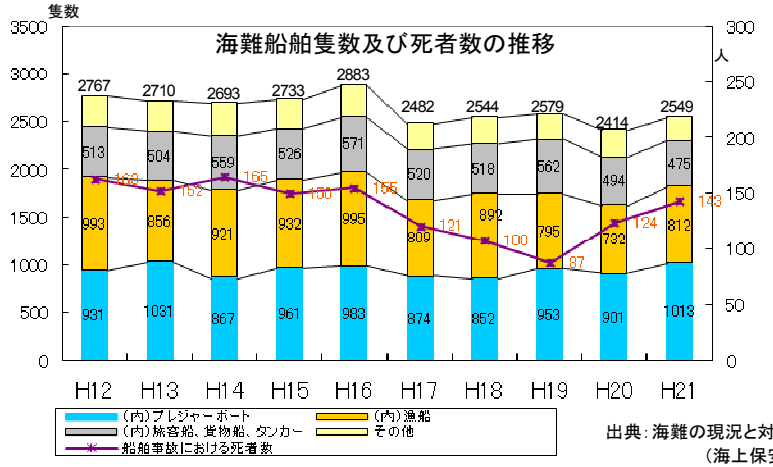




出典：鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（鉄道局）※自殺を原因とする死者は含まない。

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。

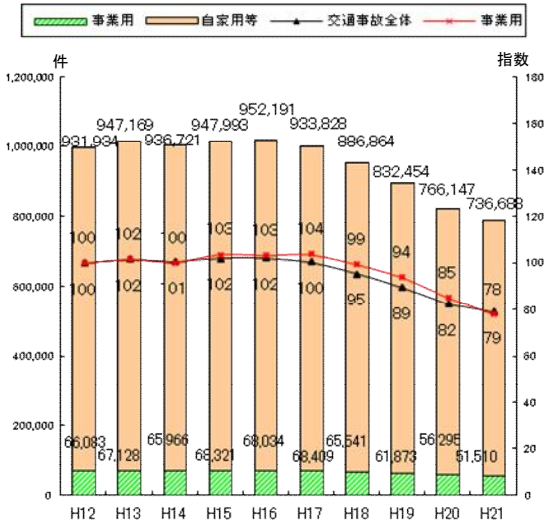


出典：海難の現況と対策について（海上保安庁）

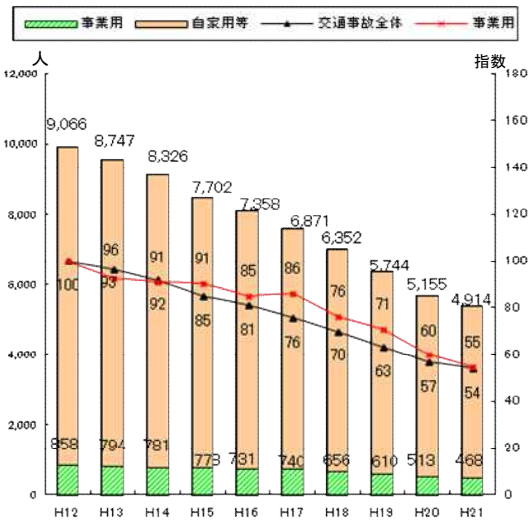
事業用自動車

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。

交通事故件数



死者数

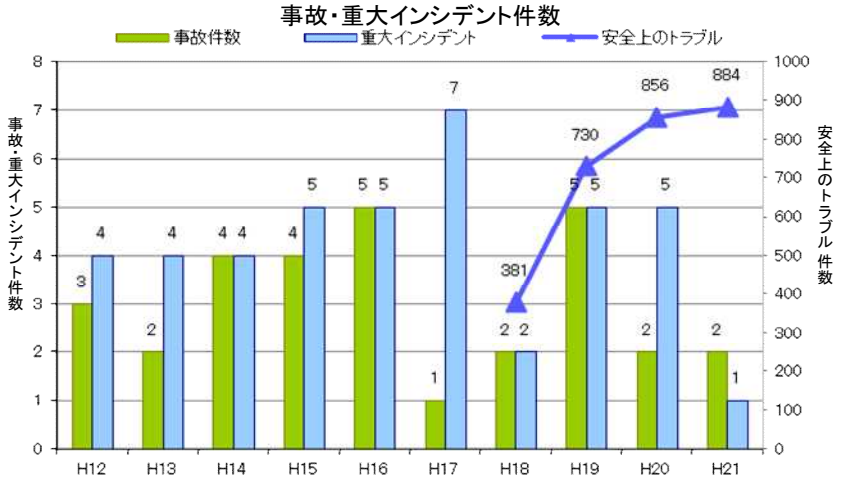


出典：事業用自動車の交通事故の傾向分析（自動車交通局）

※事業用の値は、内数を示す。

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、管制トラブルやバードストライクへの対応も課題。



出典：航空輸送の安全にかかわる情報（航空局）

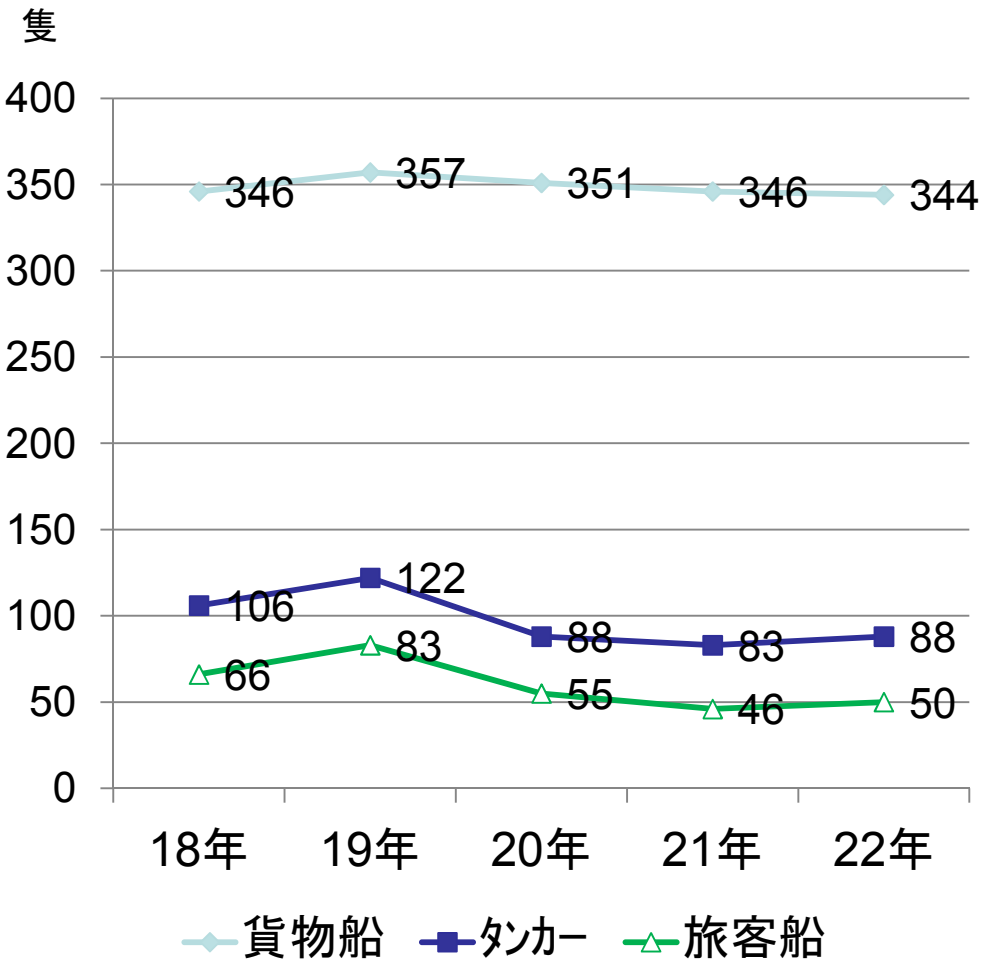
※本邦航空運送事業者が運航する航空機に係る件数。

※安全上のトラブルの報告は、平成18年10月より開始。

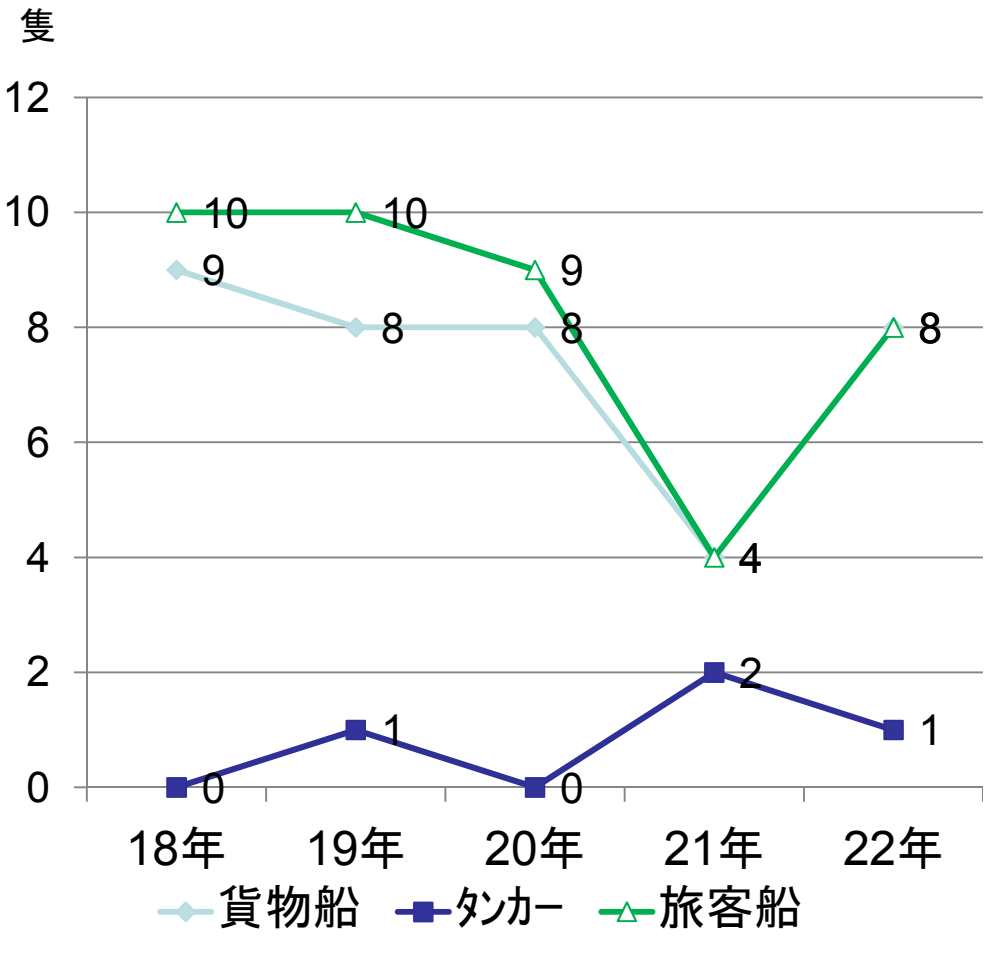
運輸安全の現況

船舶海難の状況

船舶種別による事故隻数の推移



死者・行方不明者・負傷者を伴う船舶種別による事故隻数の推移



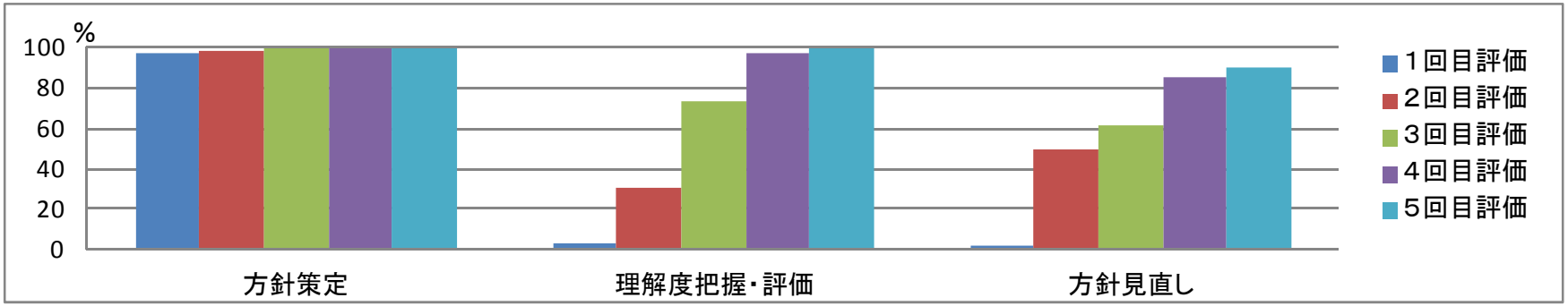
出典：海難の現況と対策について（海上保安庁）

運輸安全マネジメント制度の導入効果

本省運輸安全監理官室による運輸安全マネジメント評価の対象となっている約130の大手事業者について、平成18年10月の運輸安全マネジメント制度導入以降、この5年間で以下のような取組傾向を確認

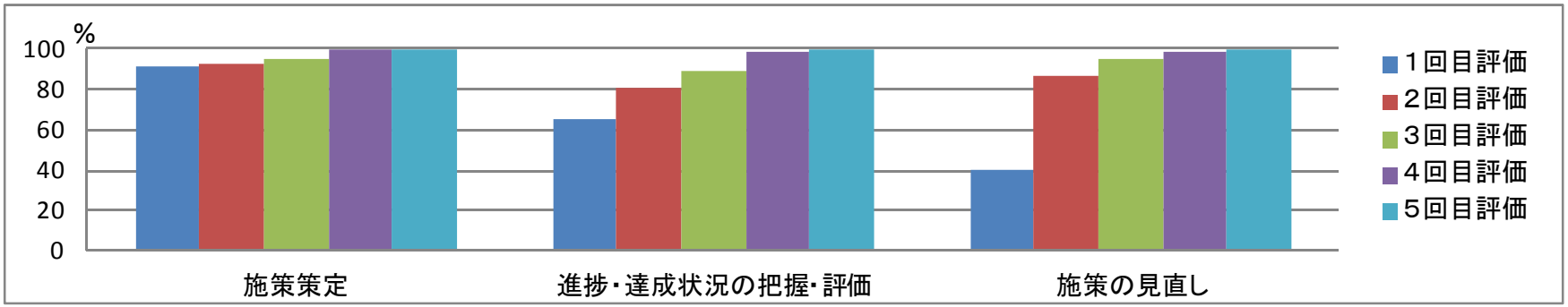
① 安全方針

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していたが、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が行われてきている。



② 安全重点施策

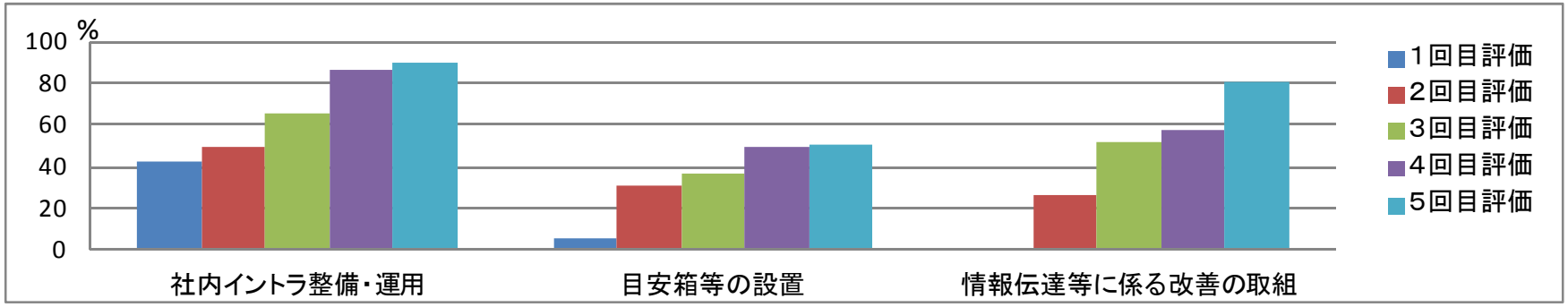
ほとんどの事業者では、安全重点政策（目標・取組計画等）は制度導入以前から作成していたが、制度導入以降、施策の進捗・達成状況の把握・評価や施策の見直しなど、安全重点施策の実効性を高めるための取組が行われてきている。



運輸安全マネジメント制度の導入効果

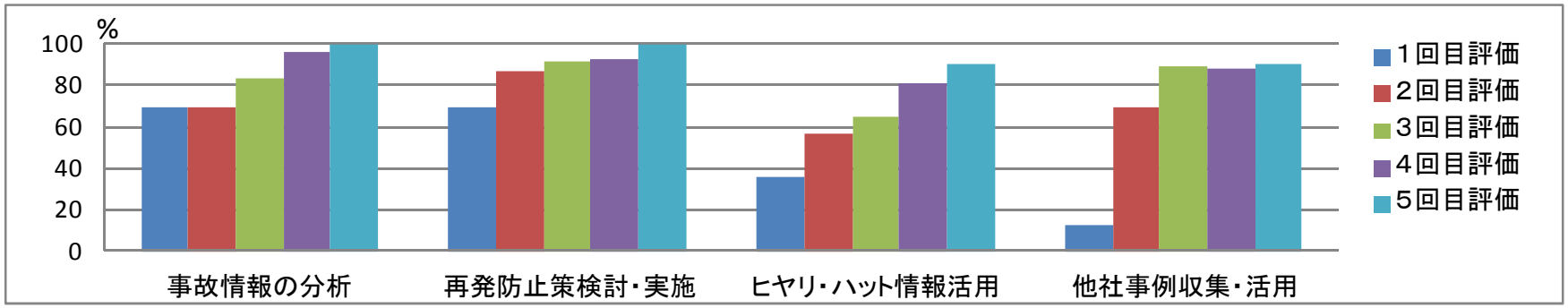
③ 情報伝達・コミュニケーション

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が進んできている。



④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

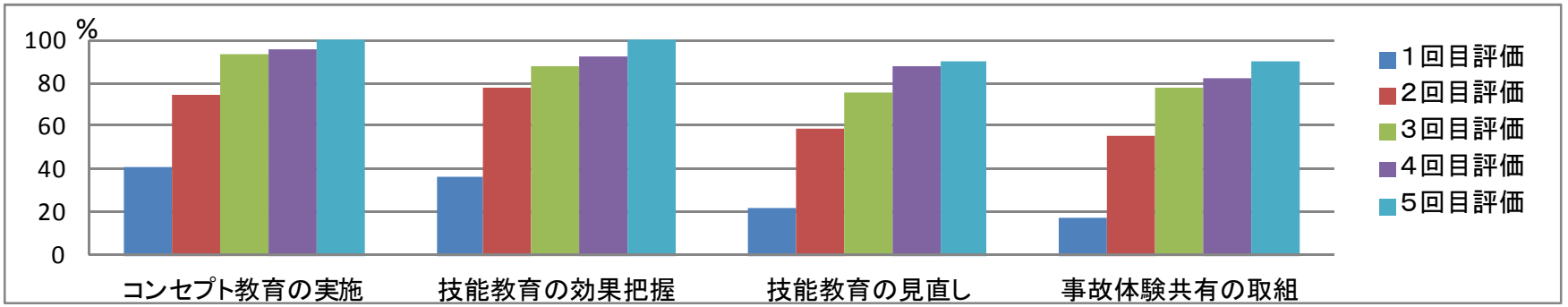
事故情報の収集は制度導入以前から行われてきたが、それを再発防止に活用する取組が進んできている。
また、ヒヤリ・ハット情報を収集し、それを再発防止に活用する取組や他社事例を自社の安全対策に活用する取組が進んできている。



運輸安全マネジメント制度の導入効果

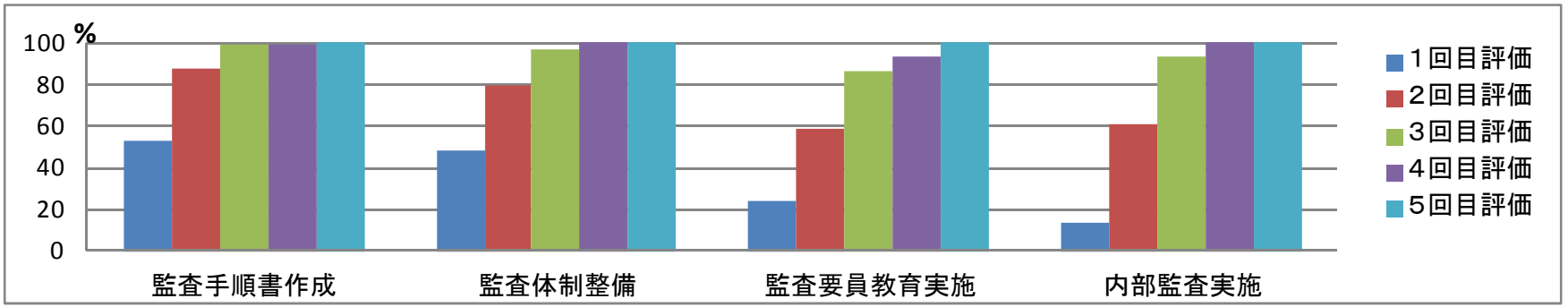
⑤ 教育・訓練

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が進んできている。



⑥ 内部監査

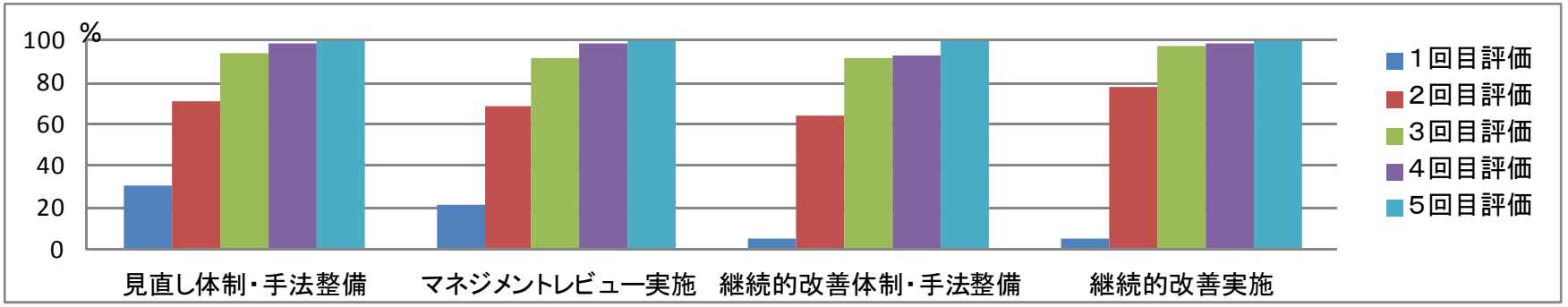
安全管理体制に係る内部監査については、制度導入当初はほとんどの事業者が実施されていなかったが、手順書が作成され、体制整備や内部監査要員に対する教育が行われ、内部監査が実施されてきている。



運輸安全マネジメント制度の導入効果

⑦ マネジメントレビュー・継続的改善

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、実施されてきている。



運輸安全マネジメントの効果（大手事業者アンケート調査より）

（制度の有効性）

非常に有効：67．5%　　やや有効：26．5%

どちらともいえない：4．8%　　あまり役に立たない：1．2%

（改善点）

第1位：現場とのコミュニケーションが充実、現場からの改善の充実

第2位：経営陣から現場社員に至る各部門の安全意識の高まり

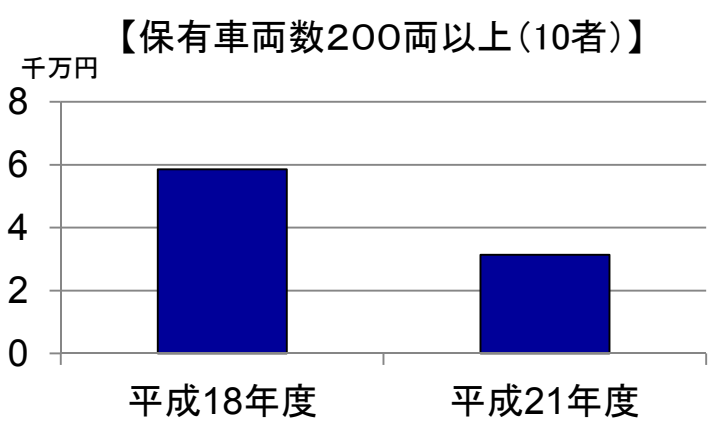
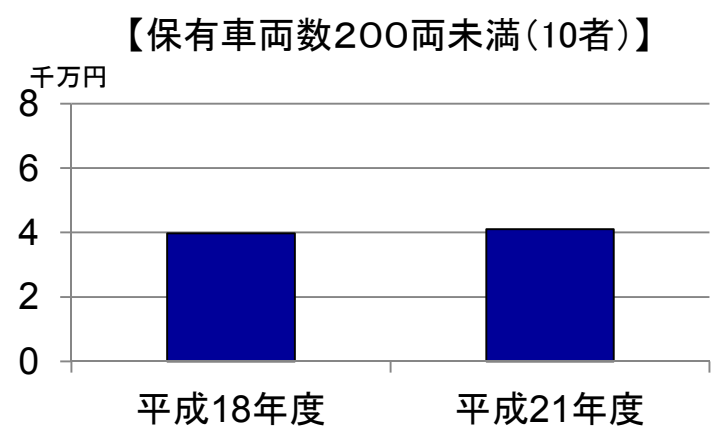
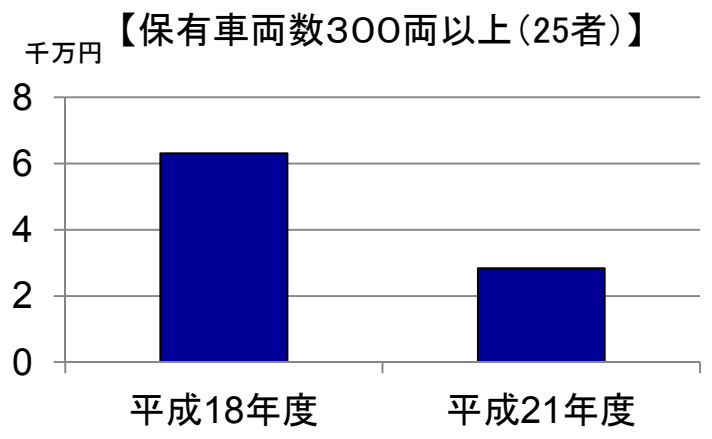
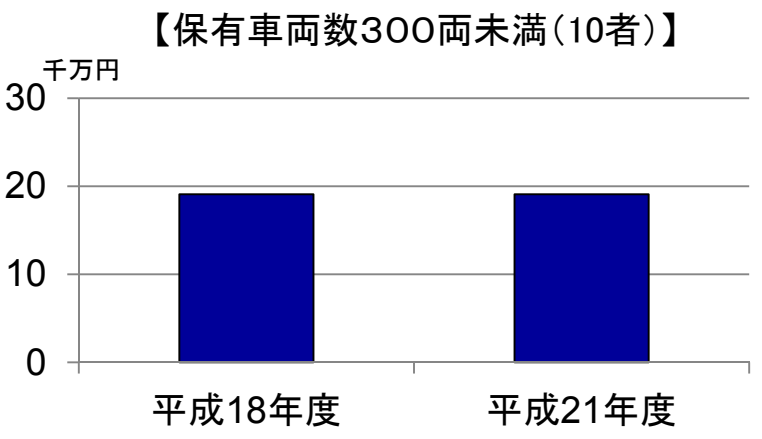
第3位：内部監査による不具合・弱点・改善点の抽出

第4位：経営トップが直接行う「安全に関する指示」の増加

第5位：PDCAサイクルの取組の充実・定着

運輸事業者への支払保険金額の調査結果について

平成18年10月より、安全管理規程等が義務付けられ運輸安全マネジメントに取り組んでいる乗合旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者については、平成21年度の支払保険金額が平成18年度より半減している。

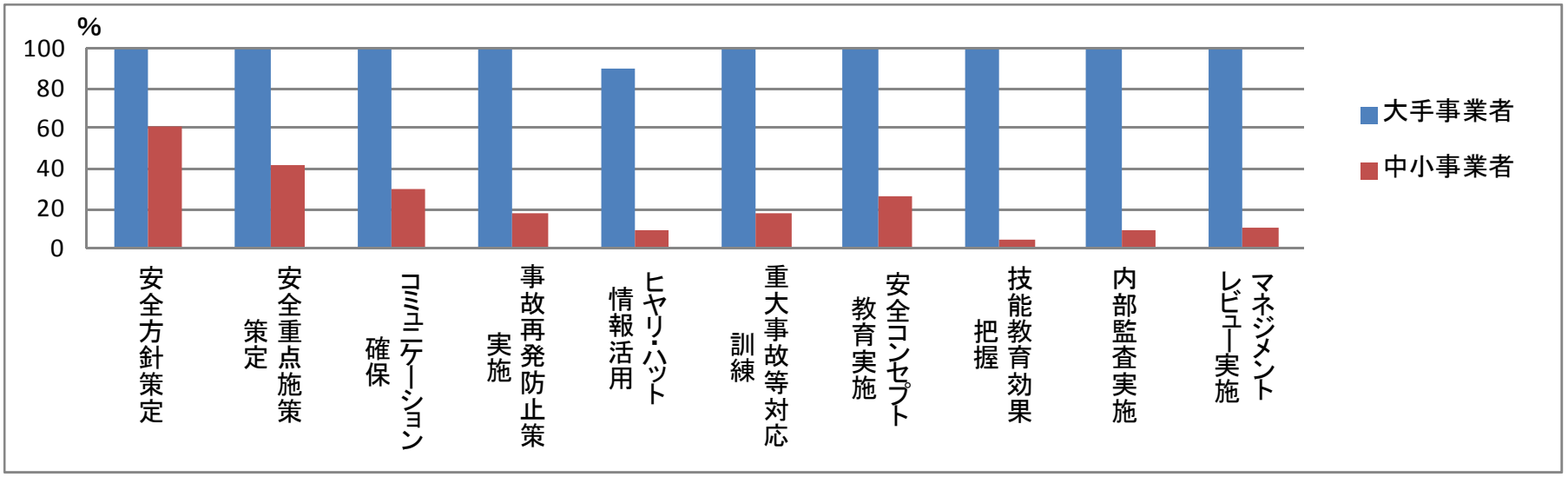
	安全管理規程等が義務付けられ 運輸安全マネジメントに取り組んでいる事業者	安全管理規程等が義務付けられていない事業者
乗合旅客自動車運送事業者		
貨物自動車運送事業者		

※　上記は、運輸安全マネジメントが開始された平成18年度とその3年後の平成21年度において、同じ保険会社と保険契約を締結している事業者の中から無作為にそれぞれ10～25者抽出し、当該年度における支払保険金額（自賠責保険は除く）を保険契約台数1000台あたりに換算した金額

運輸安全マネジメント制度に係る今後の課題等

中小事業者に対する評価の促進

大手事業者と中小事業者の間には、安全意識・安全対策に大きなギャップが存在



大手事業者は、5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

約2,000の中小事業者（主に海運）が1回目評価を未実施

1回目評価未実施の事業者については、小規模事業者用ガイドラインの活用等により平成24 年度末を目途に完了するよう計画的に実施
大手事業者以外の事業者に対する評価についても継続的に実施する必要

運輸安全マネジメント制度に係る今後の課題等

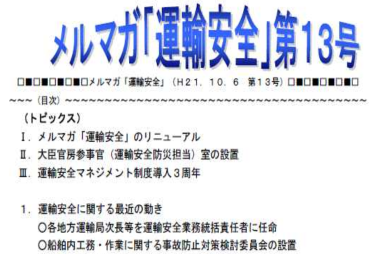
事業者の優良な取組事例等の積極的・効果的な提供

事業者の自主的な安全管理体制の構築・改善への取組を促すため、事業者の協力を得つつ、質の高い安全情報（取組事例、事故情報等）を的確に収集し、ホームページのへ掲載やメルマガ等で効果的に提供・発信

このような運輸安全マネジメントに係る取組を一層効果的なものにするためには、
<u>良質の運輸安全情報を運輸事業者に対して提供していくことが必要</u>

運輸安全情報

事故情報・ヒヤリハット情報	グッド・プラクティス
事故・インシデントから得られた教訓を生かして、同種事故の再発防止につなげるために必要な情報	事故予防につながる先進的かつ優れた取組に関する情報



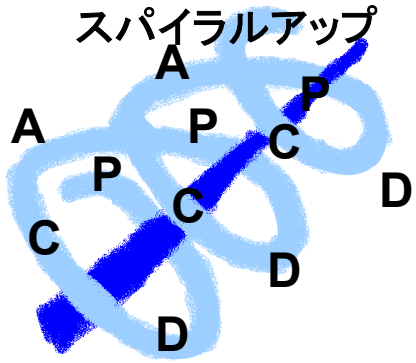
ホームページやメルマガ「運輸安全」で提供

（運輸安全取組事例のHP）

２．ガイドラインの説明と運輸事業者における運輸安全取組事例の紹介

ガイドラインのポイント

活性化・より効果的な取組みに向けて



- **経営トップの主体的かつ積極的な関与**
- **継続的な見直し・改善の取組み**

- 運輸安全マネジメント制度の趣旨等の理解・信頼
- 安全管理体制に係る要員への適切な教育・訓練の実施
- 過剰な文書や記録の作成の排除
- 事業者の事業形態及び事業規模に相応しい取組みを行い得る体制

安全方針・安全重点施策について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

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・ハット情報の収集・活用

D

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

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

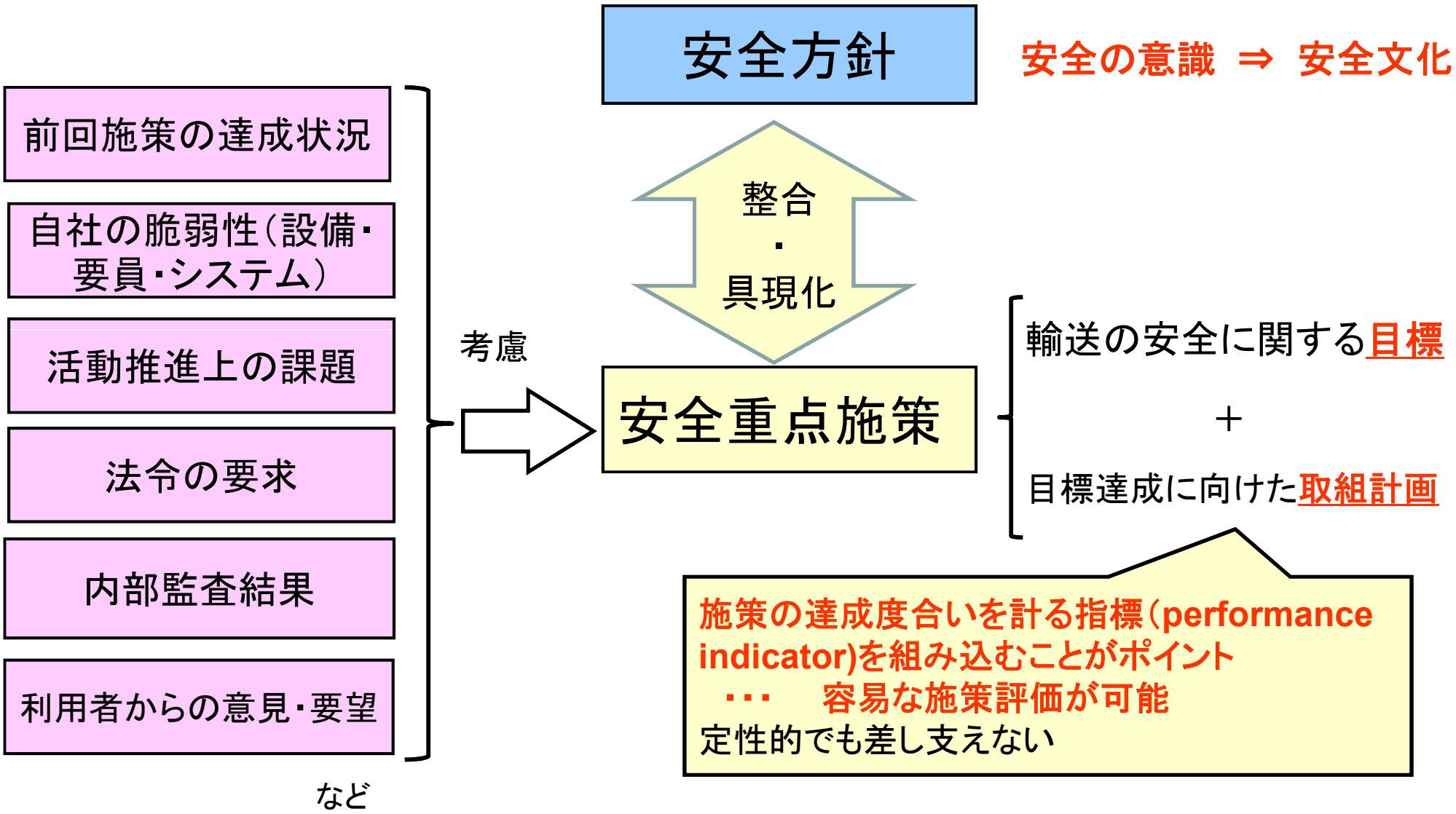
⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

安全方針・安全重点施策について



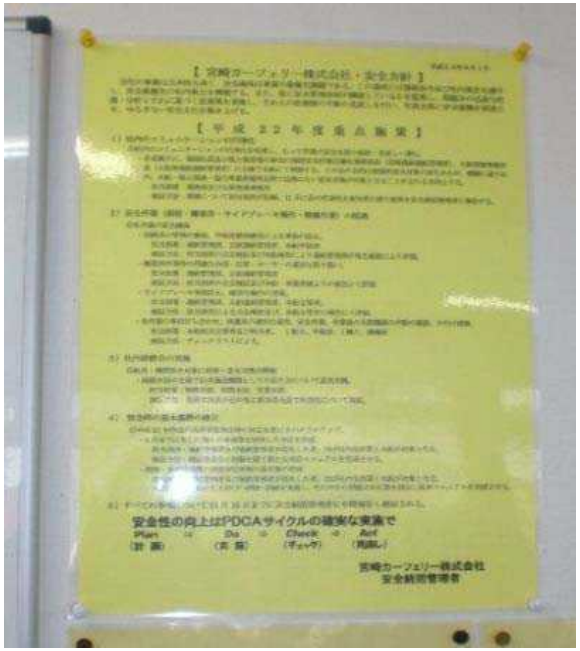
安全方針

- **策定及び周知**
  - ① 関係法令等の遵守
  - ② 安全最優先の原則
  - ③ 安全管理体制の継続的改善等の実施　を盛り込む

周知の例

① 安全方針の各事務所等への掲示
② 安全方針等を記載した社員手帳・携帯カードの社員配付
③ 安全方針の社内報や社内イントラへの掲載
④ 現場巡回、年始会、入社式等での安全方針等に関する社長訓示
⑤ 点呼・各種会議での安全方針の唱和の励行
⑥ 社内教育での安全方針に関する周知・指導　　など

特に注目して欲しい情報は色を変えて目立たせるなどひと工夫



安全方針

- **理解度及び浸透度の定期的な把握**
- **必要に応じた見直し**

定期的な把握の例

① 安全意識アンケート調査の実施
事故、ヒヤリ・ハット情報の収集活用の進め方（海運モード編）参照
② 安全教育後の安全方針等に関する理解度の試験
③ 社員に対する面談調査
④ 内部監査でのチェック
⑤ 小集団グループ活動時における確認
⑥ 現場巡回時の社員の安全方針に係る実践状況のチェック　など

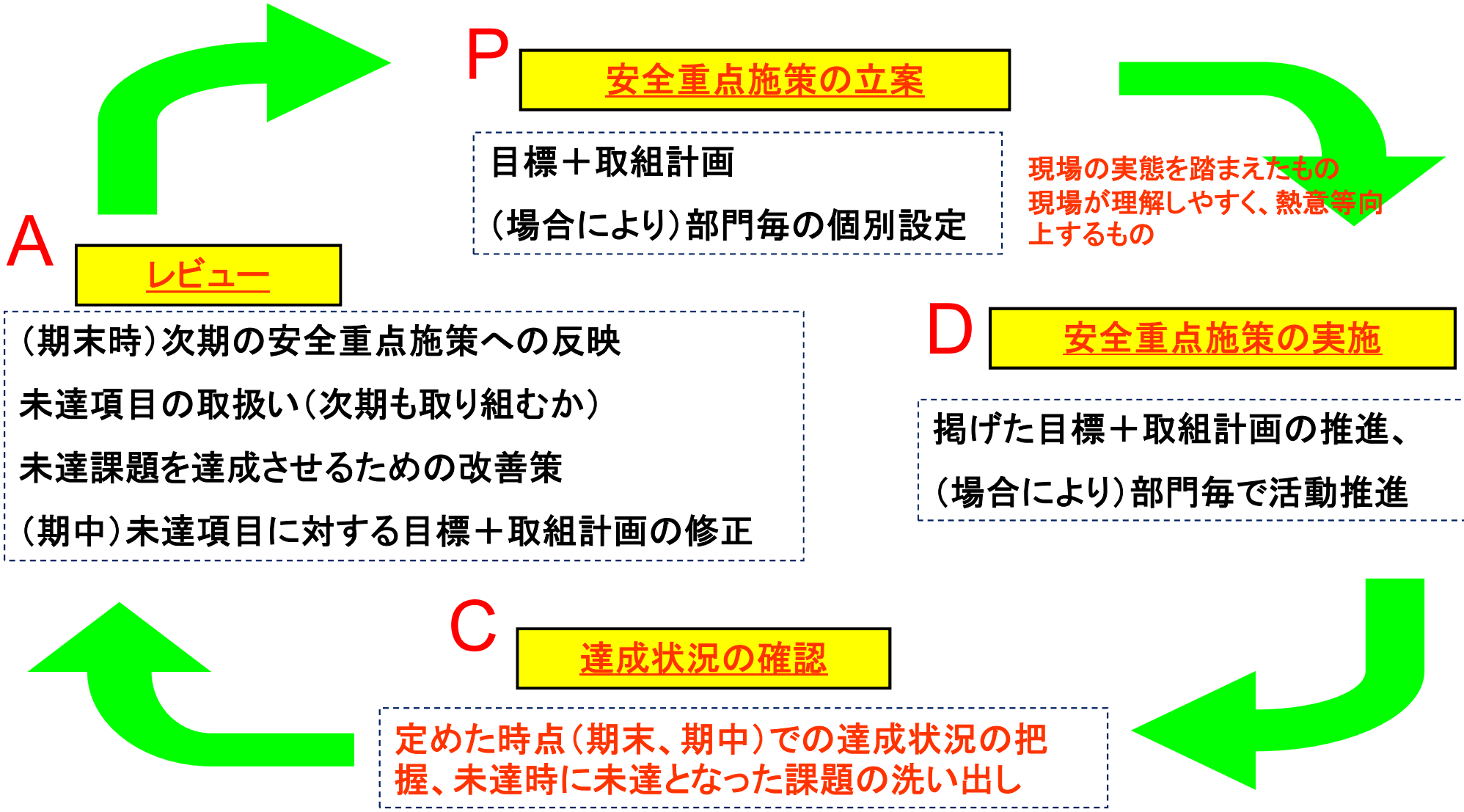
安全意識に関するアンケート集計結果

フェリー事業者の取組（教育・訓練後の意識変化のアンケートによる把握）

安全意識調査結果の一例　　役職比較　【基本概念】

アンケートによる役職毎の意識の把握
出典：運輸安全マネジメント制度の現況について
「ヒューマンエラー・マネジメント活動の紹介」
慶應義塾大学岡田有策先生

安全重点施策の管理


P
安全重点施策の立案
目標＋取組計画
（場合により）部門毎の個別設定
現場の実態を踏まえたもの
現場が理解しやすく、熱意等向上するもの
D
安全重点施策の実施
掲げた目標＋取組計画の推進、
（場合により）部門毎で活動推進
C
達成状況の確認
定めた時点（期末、期中）での達成状況の把握、未達時に未達となった課題の洗い出し
A
レビュー
（期末時）次期の安全重点施策への反映
未達項目の取扱い（次期も取り組むか）
未達課題を達成させるための改善策
（期中）未達項目に対する目標＋取組計画の修正

安全重点施策の立案　　数値的な目標の例

- 事故件数
- 故障による不稼働日数
- 訪船回数
- 安全会議の実施回数
- 改善提案件数
- 安全教育の実施回数、受講人員数

（安全目標）

No.	部署	活動分野と目標		目標を達成するための具体的な手段	スケ 4月	5月	6月	7月	8月
5	船舶グループ	部署の役割	船舶設備・機器の性能を維持することで安全運航に寄与する。	〈管理船舶〉 1）毎日の点検により運転機器の状況を把握する。不良機器は早急に整備して不安全な状況を除去する。 2）定期的に機器の効力テストを行ない、性能の維持を確認する。 3）年間整備計画に基づく定期的な整備を実施する。 〈陸上部門〉 1）訪船して船舶の設備・機器の状況や整備計画の実施状況を把握する。また整備が確実に行われるよう指導する。 2）メーカーの技術情報や社内外から入手した有益な情報を船舶へ提供する。 3）入渠工事では、航海中に点検できないところを重点的に漏れなく点検し、発見した不具合は確実に整備する。 4）海陸で情報の共有を推進し、相互の協力体制を強固なものとする。					
		管理目的	充分な性能を維持した船舶の提供。						
		管理目標	船舶の設備・機器の故障による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	2007年度実績　故障による不稼働日　1日						
		監視方法	故障報告書						
		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				○		○
		部署の役割							

運輸安全取組事例（鶴見サンマリンの取組）から抜粋

安全重点施策の達成状況の確認

- 取組状況を会議等で定期的に確認
- 取組計画自体が進捗管理できるものであれば、当該計画のチェックで確認　（例　○　⇒　●）
- 定量的に把握できない目標（例：基本動作の遵守・徹底）は、現場巡回や内部監査等で履行状況を確認

情報伝達及びコミュニケーションの確保について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

④安全統括管理者の責務

⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保

⑤要員の責任・権限

⑦事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

D

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

⑫マネジメントレビューと継続的改善

A

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

情報伝達及びコミュニケーションの確保

- **経営管理部門から現場へ**
- **現場で明らかとなった課題や潜在している課題等が、現場から経営管理部門に対して報告・上申される仕組み**
- **関係する部門間の情報の流れの滞りや共有不足などに起因する輸送の安全の確保に関するトラブル等を防止**

【活 動 例】

① 経営陣による現場巡回での現場要員からの意見聴取
② 経営陣と現場要員との個別面談、意見交換会の活用
③ 小集団活動の活用
④ 経営会議、取締役会議等の既存の会議体の活用　など

～　目的を意識して　激励か、課題の収集か　～

取組事例：阪九フェリーの取組

目　的	車両誘導時の接触事故撲滅のため、現場における誘導案内に関する課題等を本社が吸い上げ、安全重点施策に盛り込んで全社レベルで取り組むことにより事故防止を促進
内　容	1　現場における事故発生要因と課題の把握及び事故防止策の提案 ① 現場において、事故発生時に「何が問題（原因）で事故が起きたのか」の聞き取りを全ドライバーに対して詳細に実施 ② 回答の分類・整理結果から、「笛の合図が聞こえなかった」、「笛は聞こえたが合図がわからなかった」等の声が多いことを把握 ③ 上記結果から、**「確実に窓を開けてもらうこと」と「笛による合図（誘導）の方法を知ってもらうこと」が課題**であると認識 ④ 上記認識のもと、**事故防止策として、運送会社への文書通達と各港でドライバーに対してリーフレットを手渡すことを本社に提案** 2　本社における安全重点施策の策定と実施及び効果の把握 ① **運航管理者らが現場からの提案を吸い上げ、**車両接触事故の防止を**重点施策に盛り込み、**現場のみならず営業など全社を挙げて徹底的に取り組むことを決定 ② 以下の取組計画（活動）を策定し、徹底した取組を実施 a）運送会社に対する「窓開けの徹底と誘導方法」に関する**文書通達のみならず営業担当等による往訪しての説明を実施** b）**安全キャンペーン期間を設け、全て（3箇所）の港で「窓開けの徹底と誘導方法」について記載したリーフレットを乗組員、営業所員等、総出で各ドライバーに手渡し、協力依頼を実施**
効　果	車両甲板における車両誘導時の接触事故件数を年間40、50件から10数件に減少 徹底した取組は、社員の安全意識の向上にも寄与

事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

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

D

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

⑫マネジメントレビューと継続的改善

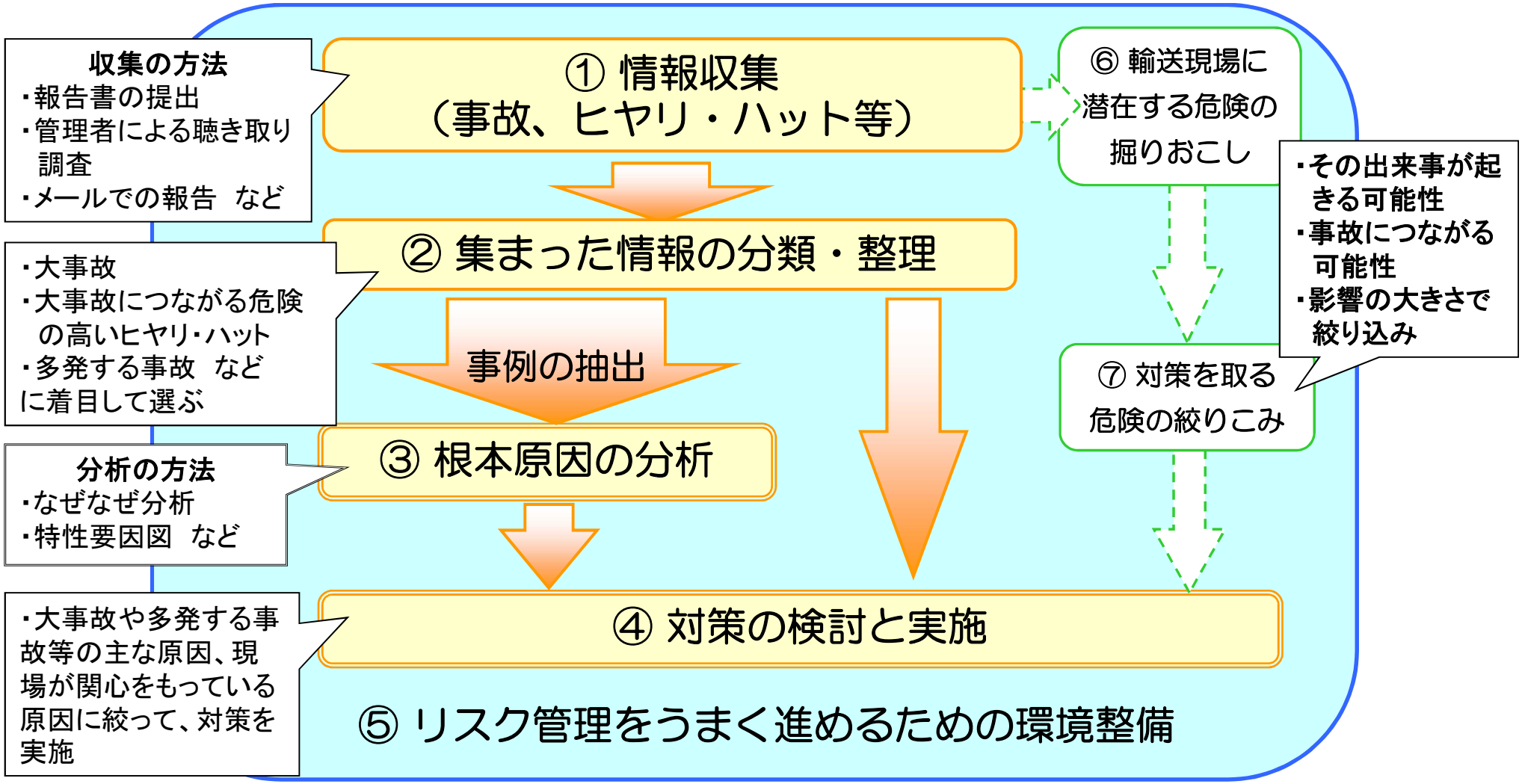
マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

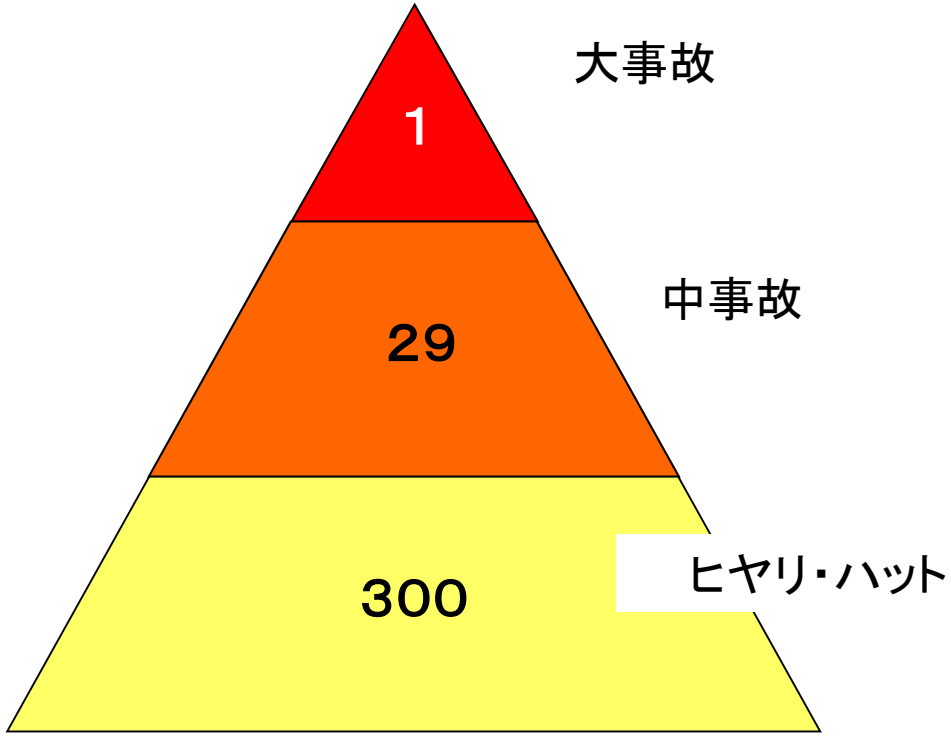
事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用（リスク管理）の取組

リスク管理はなぜ必要か → 事故の予防と再発防止 → 社会的責任、事故に関する支出の抑制 → 企業の生き残り

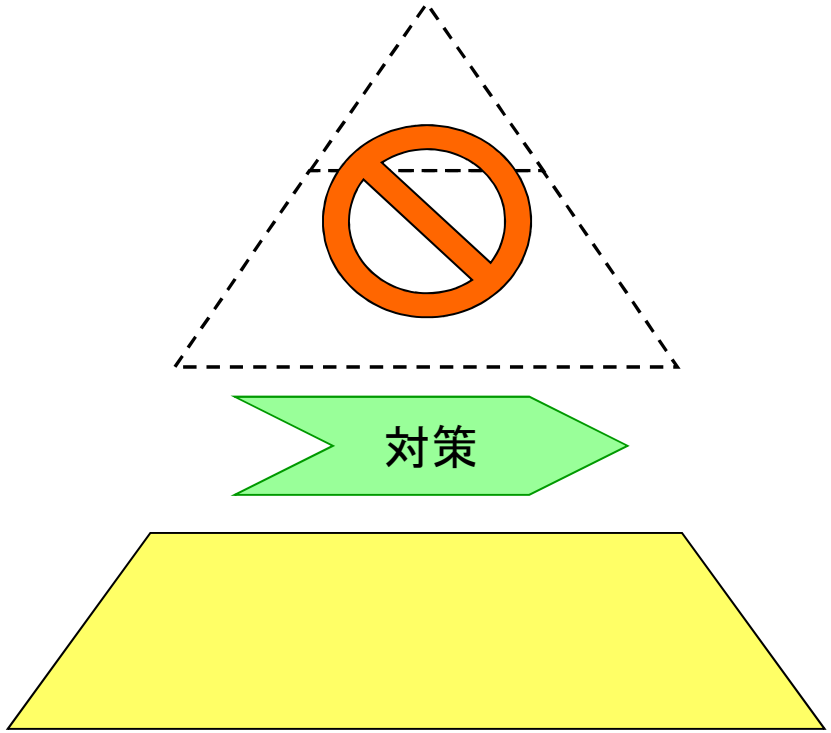


なぜヒヤリ・ハット情報を集めるのか？

ハインリッヒの法則



事故の未然防止



事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用（リスク管理）の取組

① 情報収集
- 情報収集は、リスク管理の出発点！
- ヒヤリ・ハット収集は、報告しやすくするための工夫が必要

② 情報の分類・整理
- **自社の事故、ヒヤリ・ハットの傾向をつかむ**のが目的
- **重要な項目**を重点的に分類・整理（事故等の相手、発生場所、自分や相手の行動等）
- 多発する事故等の類型がわかれば、そこに絞った対策を検討

③ 根本的な原因の分析
- ②で対策をとっても事故が減らない場合、根本的な原因を探る必要あり
- **事故等を起こした本人、相手、ハード、環境、安全管理**の5つの視点から考える

④ 対策の検討と実施
- **当事者責任追及に終始せず、**対策の検討も③の5つの視点から考えることが必要

⑤ リスク管理をうまく進めるための環境整備
- **経営トップがリスク管理の必要性を理解し、積極的に推進**
- 自社の現状を理解して、リスク管理の体制や予算を決定
- **従業員と目的意識を共有し、全員参加で取り組む**

情報収集の問題点　ヒヤリ・ハット情報が集まらない

報告が面倒

チェックリスト

聴き取り

メールで報告

査定が下がる

・匿名報告

・査定に影響しないことをルール化・周知

・マイナスイメージの名称を使わない

プライドが傷つく

「優秀な者ほどヒヤリ・ハットに気づく」

何が「ヒヤリ・ハット」かわからない

・ヒヤリ・ハットの内容を根気よく周知する

・ヒヤリ・ハットの具体例（事例集）を示す

「ヒヤリ」「ハッ」としない

安全への感性を高める教育

取組事例：オーシャントランス内航事業部の取組

目　的	優良事例とヒヤリ・ハット情報を同時に収集・活用することにより、ヒヤリ・ハット情報のマイナスイメージを緩和させ、これら情報の積極的な活用を促進
内　容	オーシャントランス内航事業部は、主に紙製品、パルプなどの原材料を総トン数499トン以下の貨物船7隻により輸送しており、その乗組員は全て傭船船主又は船舶管理会社に所属している。 運輸安全マネジメント評価を契機に平成21年からヒヤリ・ハット情報の収集を開始し、様式による情報収集のほか、運航管理補助者等の訪船活動の際の聞取りによる情報収集に取り組んだ。しかし、ヒヤリ・ハット情報を報告することのマイナスイメージや乗組員が自社船員でないこともあり、当初思うように情報収集できない状態であった。 これを改善するため、運航管理補助者から以下の取組を実施することを安全統括管理者に提案し、事業部を挙げて推進することとした。 **① 運航管理補助者等の訪船活動の際の聞取りによるヒヤリ・ハット情報収集において、ヒヤリ・ハット情報のみならず、むしろ優良事例を積極的に収集** **② 収集した情報は、優良事例とヒヤリ・ハット情報を分別することなく、1つの一覧表に掲載**　（要因別分類等においては、優良事例は除外）
効　果	➢ 乗務員のヒヤリ・ハット情報報告に対する意識が変化 ⇒ 優良事例とヒヤリ・ハット情報の合計数が増加傾向 船名を掲載していなかった様式も平成22年下期からは船名入りに変更 ➢ 優良事例を契機に「自船においてもこのような取組を実施している」と積極的な発言が増加し、船舶安全会議の議論が活性化

2/24	○○丸	富岡港2号グレンより4号グレンへシフトした時、陸上電源を接続するために、一人でケーブルコネクターを陸上へで降ろそうとして、誤って岸壁と船の間へ落下させてしまった。幸いコネクターの損傷は無く、内部へ浸透した海水を真水で洗い乾燥させて事無きを得た。	作業方法 作業動作	陸上電源設備への接続は船側（渡す）と陸側（受取）の二人作業員が必要であるが、一機士は気を利かして一人で作業できるものとして誤って落下させてしまった。慌てずに人員を確保してから陸電接続作業を行なう。
3/1	○○丸	機関室内配電盤の複数ポンプ起動スイッチ上部に「運転中」の表示を解り易くテーピング（貼り直し可能）していた。	作業環境 （工夫アイデア）	一見してよく解り、判断できる良い例です

事故情報等の根本分析の実施

- 全事例の分析は時間･マンパワーの点で困難なことがある

  ⇒　**根本的な分析を実施する事象の絞込み**

（基準）

- **発生件数（事故の傾向）**
- **影響の大きさ（人身事故、損害額、社会的影響）**
- **安全方針･安全重点施策との関係**
- **ドライバーの共感が得られる　　等**

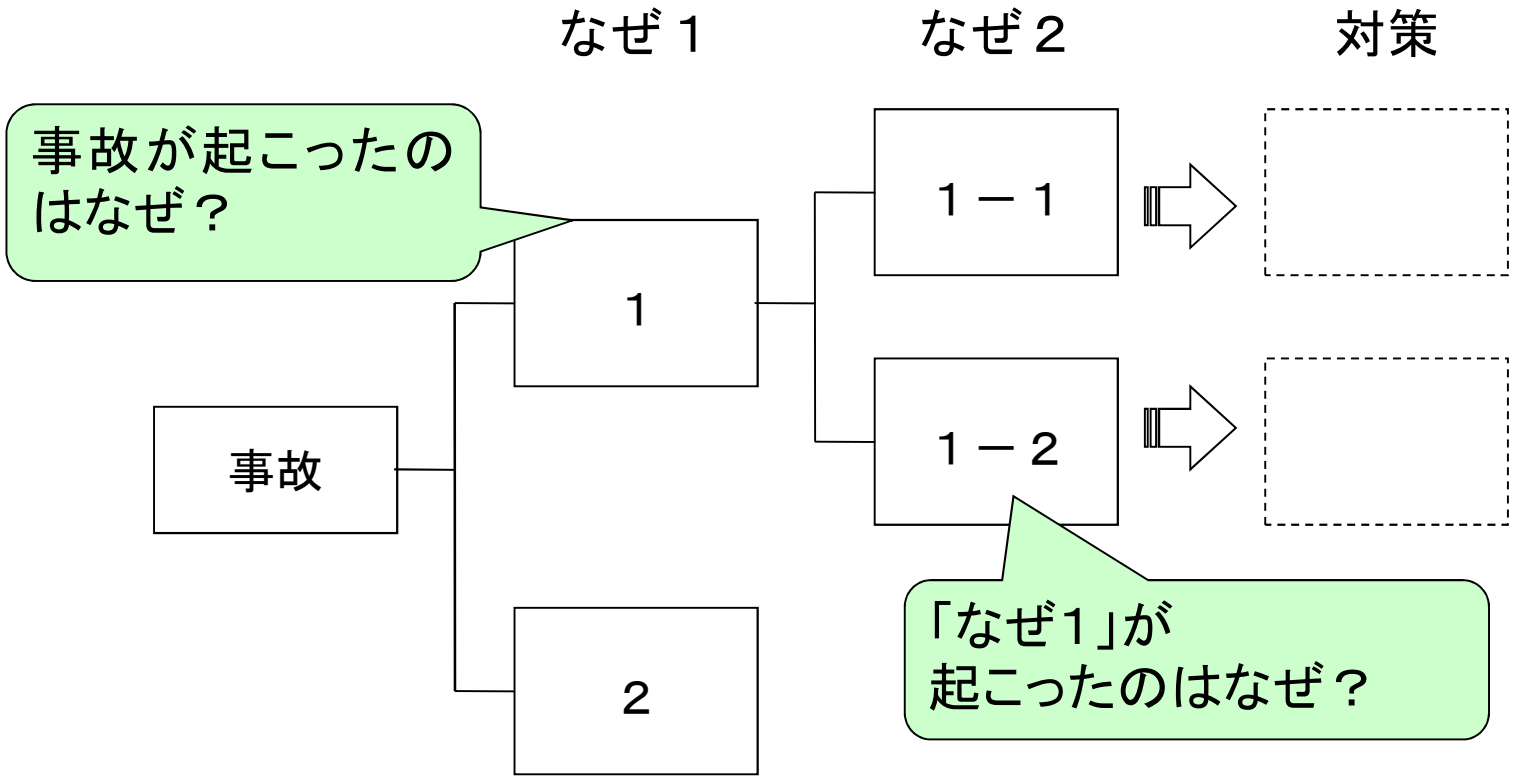
＊　事故件数が多く対応が十分でない場合は、**事故対応を優先し、その次にヒヤリ･ハット対応**

- **原因を考える視点**
  1. **本人**
  2. **相手**
  3. **ハード面**
  4. **周囲の環境**
  5. **安全管理の体制**

当事者責任追及に終始せず、5つの視点から考えることが必要

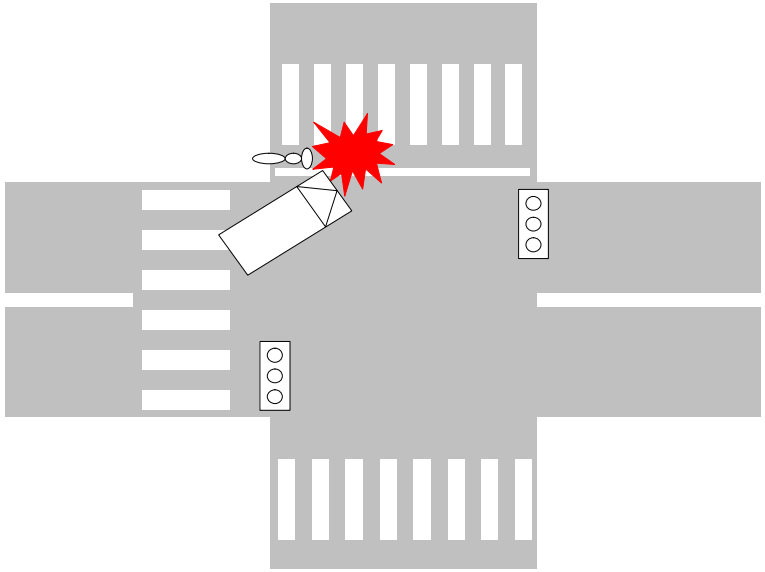
分析の方法例（なぜなぜ分析）

事故につながる要因を、順序を追って「なぜ」
「なぜ」と考えることにより、もれなくつかむ分析方法



事故等を起こした本人、相手、ハード、環境、安全管理の5つの視点から考える

なぜなぜ分析の例（1）

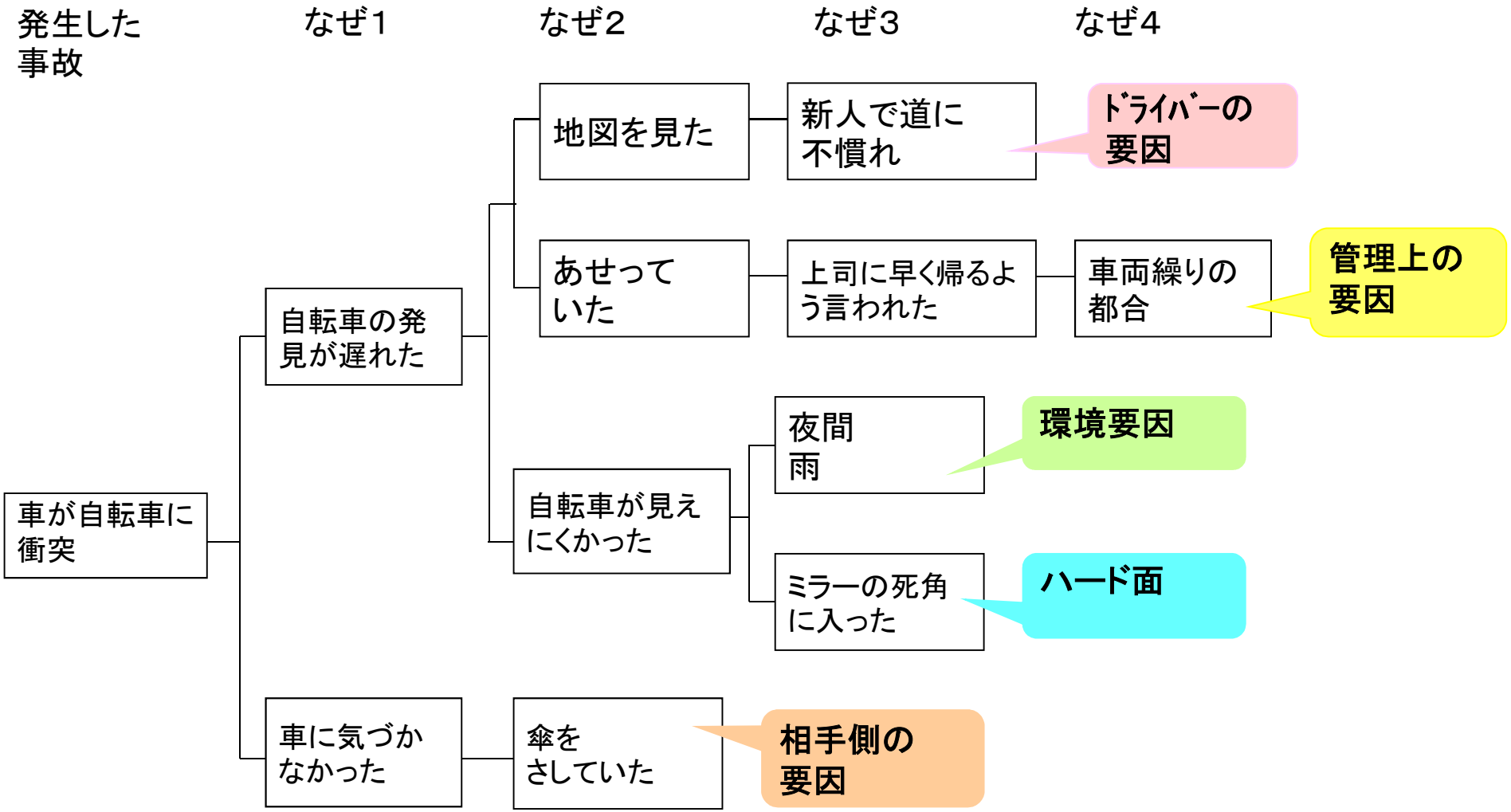


車が左折時に、自転車と衝突。

（事故当時の状況）

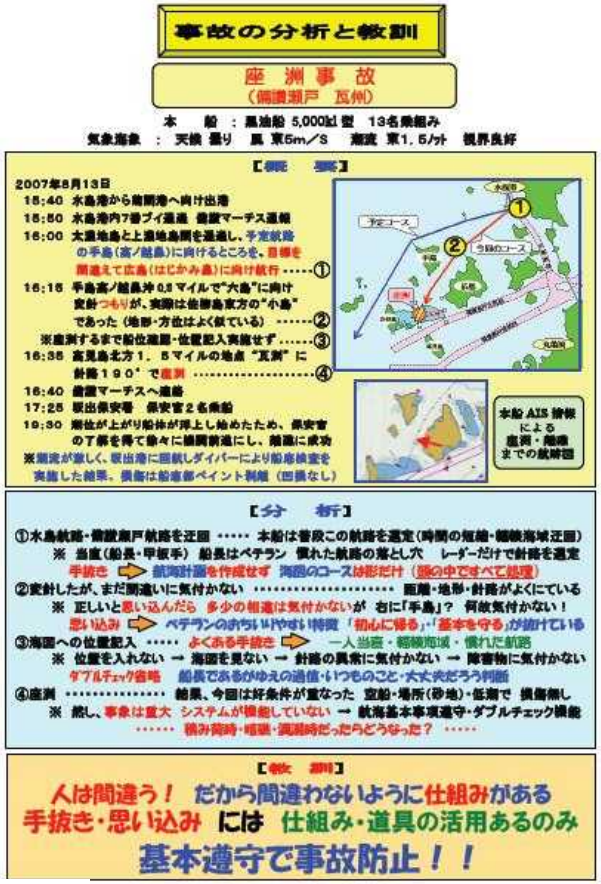
・午後9時に事故発生
　天候は雨
・ドライバーは、上司に早く
　営業所に戻るよう言われた。
・地図を見ながら運転していた。
・自転車がミラーで見えなかった。
・自転車乗りが傘をさしていた。

なぜなぜ分析の例（1）


発生した事故
なぜ1
なぜ2
なぜ3
なぜ4
車が自転車に衝突
自転車の発見が遅れた
車に気づかなかった
地図を見た
あせっていた
自転車が見えにくかった
傘をさしていた
新人で道に不慣れ
上司に早く帰るよう言われた
夜間
雨
ミラーの死角に入った
車両繰りの都合
ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰの要因
管理上の要因
環境要因
ハード面
相手側の要因

取組事例：旭タンカーの取組

目　　的	事故情報及びリスク管理を充実させ、乗組員のリスクに対する感度を高めることにより、事故の再発防止、未然防止を促進
内　　容	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し、**「事故の分析と教訓」として現場に展開** 2　ホームページに「環境・安全について」のコーナーを設け、**社内関　係者、船主等と情報を共有** （旭タンカーホームページ：http://www.asahi-tanker.com ） 3　ヒヤリ・ハット情報についても、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1,200件の情報を収集 収集した情報は、**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** 4　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力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



【ヒヤリ・ハット情報の分類、整理の例】

取組事例：西濃運輸の取組み

テーマ

事故情報を有効に活用した再発防止対策
（車両事故事例の周知と指導記録の保管）

ねらい

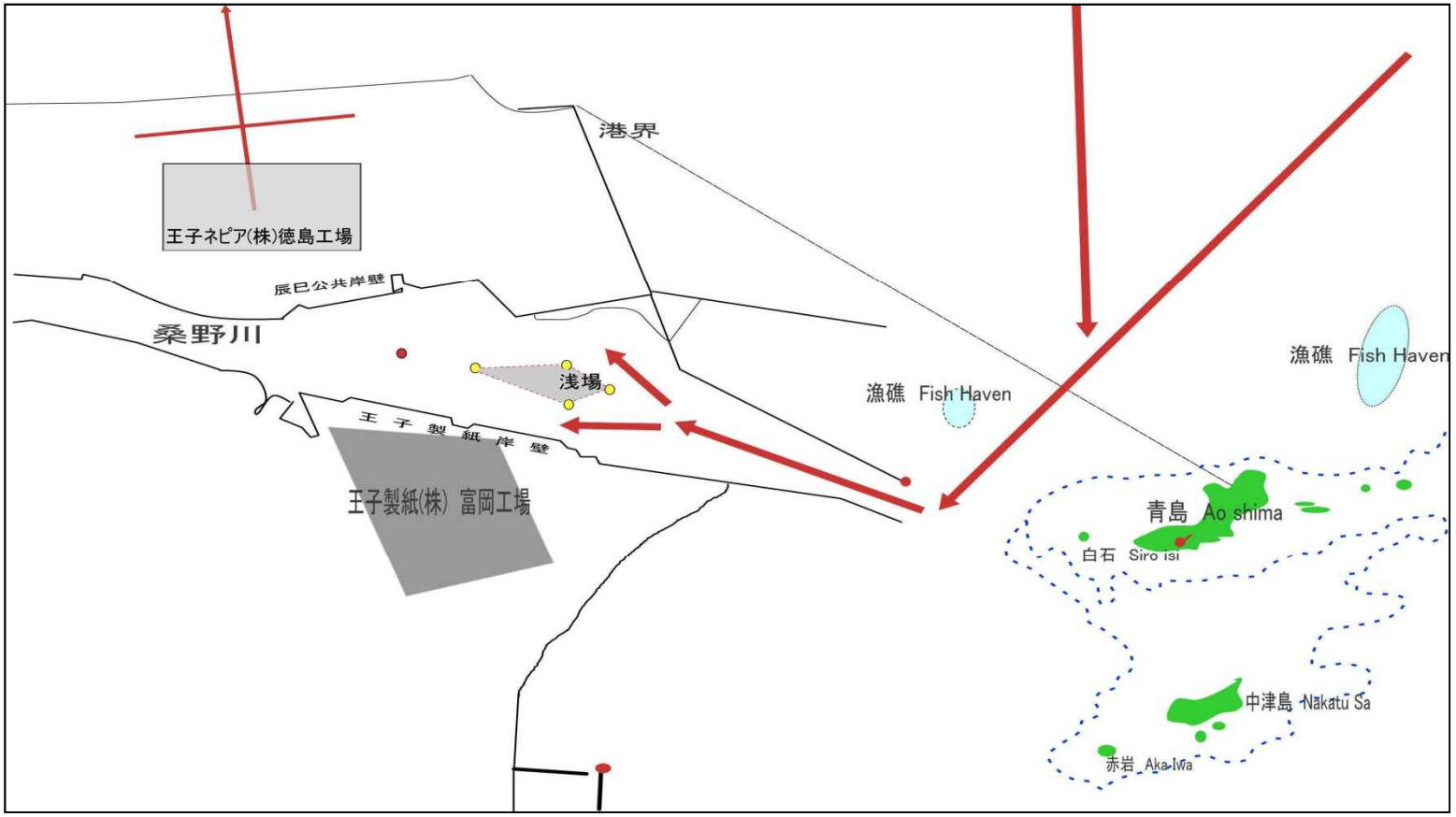
事故速報の内容を事故事例として取り上げ、乗務員自身に考えさせ、発言させることによって、安全意識の向上と事故の再発防止を図る。

■個別点呼の際、事故事例について、
乗務社員にヒアリングを行う

■乗務社員の回答にアドバイスをした上で、安全運転の誓いにサインをさせる
サイン後、点呼記録簿へ保管

■個別点呼での乗務社員の声を総括して、
全体点呼で管理職が話をする

取組事例：オーシャントランス内航事業部の取組み（ハザードマップ）



富岡港入出港時の注意事項

- 富岡港へ入港する際は必ず青島の北側を航行して下さい。
  注1） 青島と中津島の間やそれより南側は蛸壺や瀬が多い
  注2） 青島の北側より進入することにより出港船から視認し易くなります
- シラスウナギ漁が行われる12月中旬～4月末までの期間中、夜間は富岡港口付近がｼﾗｽｳﾅｷﾞ漁をする漁船のライト一色で染まるため入出港には一層の注意が必要です。
- 港口両側にも浅瀬がある為、初入港時や富岡港への入港に慣れていない船舶は昼間の明るい時間の入港を勧めています。

重大な事故等の対応について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

D

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

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

重大な事故等への対応

P 重大事故等の対応手順の作成と周知

手順書等
・責任と権限
・連絡体制
・原因分析
・応急措置、対応措置等

安全管理規程
事故処理要領
緊急対応マニュアル等

D 対応訓練の実施

○想定シナリオの作成
○対応手順の有効性を確認
　重点目標を設定することも有効
○**定期的**に実施（年１回程度）

C 対応訓練の評価

反省会等開催
○問題点の洗出し
・責任と権限
・連絡体制
・応急措置、対応措置等

A 手順書等の見直し

例えば、安全マネジメント委員会での審議・決定など

取組事例：松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会（塩竈市、丸文松島汽船、松島ベイクルーズ）

目　　的	複数事業者が錯綜する松島湾内での安全運航対策及び複数事業者合同での海難事故処理訓練を実施し、松島湾内の安全対策の強化
内　　容	松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会では、以下の取組を実施 1　安全運航対策 ①　非常時の救援連絡体制を確立するため、各社の旅客船に無線を導入し、かつ、周波数の統一化を実施 ②　定期航路の航路筋に危険個所を示すブイを設置 ③　各社の旅客船が利用する岸壁が輻湊し、混雑していたため、発着時間や着岸場所の調整を実施 2　**毎年、関係機関の協力を得て旅客船海難事故処理訓練を実施** **訓練後は、関係機関の講評を集約し、次年度の訓練の実施要綱に反映**
効　　果	無線周波数の統一や岸壁、航路の整備によって安全運航が確保。無線周波数の統一は、航路の安全パトロールの効果もあり、航行中の旅客船が海面に浮遊するロープ等危険状態が見つかった場合等、無線を通じて各社の旅客船に瞬時に伝達 毎年行われている訓練により、関係機関との連携が図られ、非常事態が発生した場合には、迅速な対応ができる体制が確保

関係法令等の遵守の確保について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

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・ハット情報の収集・活用

D

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

⑫マネジメントレビューと継続的改善

A

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

関係法令等の遵守の確保

- 事業者は、次に掲げるような輸送の安全を確保する上で必要な事項に関し、関係法令等の規定を遵守する。
- 安全統括管理者等は、各部門や各要員におけるそれらの遵守状況を定期的に確認する。

① 輸送に従事する要員の確保
② 輸送施設の確保及び作業環境の整備
③ 安全な輸送サービスの実施及びその監視
④ 事故等への対応
⑤ 事故等の是正措置及び予防措置

取組事例：佐渡汽船の取組

テーマ

「安全診断」を活用した関係法令等の徹底

取組のねらい

関係法令の遵守を具体的な診断基準により定期的に確認する

具体的内容

■佐渡汽船(株)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

■安全診断は、陸上と海上に仕分けられ、年度計画に基づき定められた毎月の確認項目について、関係法令の遵守状況を具体的に基準等を記載した評価シートにより確認

■評価シートには、法令毎に診断項目、診断基準、根拠規定がとりまとめられ、診断を行う要員の習熟度による差異を縮めるとともに、診断を行う要員の法令に対する理解を深めるものとなるよう工夫を実施

＜取組の効果＞

法令遵守を確実に行うとともに、翌月の安全審査で是正措置を確認することで、社員への安全教育にもつながっています。

海上安全診断表

（平成１９年１１月分）

（船員法・同施行規則・船舶救命設備規則等）

No. 1

	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			
	清掃	救命設備置場は、掃除し汚れていない			
	訓練	操練に所定の服装を着用し参加している			
	動作態度	操練の動作は機敏で行動は迅速である			
操練の実施と救命設備等の取扱い整備の状況	非常配置表の熟知	1 配置表は適当可能な場所に掲示している 2 乗組員は配置と受組先を把握している 3 乗組員は非常信号を熟知している	— —	—	
	操練の実施	1 防火・防水操練は毎月実施している 2 非常操舵操練は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	— —	—	
	救命設備の点検整備	1 非常通路、救命設備は毎日点検している 2 救・船・灯火等は毎日点検している 3 内装・その他の消耗品は随時点検している	— —	—	
	放送避難要領の周知	1 避難要領は見易い箇所に掲示している 2 避難要領は放送等で周知している 3 放送文例集は放送設備付近に備付けている	— —	—	
	船上教育・訓練	1 救命設備の使用方法を教育している 2 新規乗組員に救命設備の説明をしている 3 操練救命設備は操練で説明している 4 前海日誌に船上教育訓練の記録がある	— — —	—	
	救命胴衣の整備	1 胴衣格納庫は標示し、胴衣は取り出し易い 2 胴衣格納庫に点検シールを貼り付けている 3 シールに点検日付けと点検者印がある	— —	—	
	救命筏の取扱と整備	1 コンテナは船台に正しく備付けられている 2 ストッパーピンは赤色塗装している 3 手動ハンドルは赤色塗装している	— —	—	
	シュータ取扱と整備	1 投下方法と滑降地域を把握している 2 格納容器と作動部に変形・損傷等がない 3 ボンベに錆・ネジ緩み・変化等がない 4 乗込口門・固定金具・ストッパーに損傷がない	— — —	—	
	信号装置の取扱整備	1 信号装置類の使用取扱いを把握している 2 遭難信号用具は有効期間内である 3 信号装置類は規定の場所に備え付けている 4 遭難信号の受信と取扱いは周知している	— — —	—	
	救助・全速航の整備	1 船外機は定期的に運転し燃料がある 2 清水装置等は整備し、漏洩・劣化がない 3 船に漏洩・腐食がなく外観に異常がない 4 操縦転舵・航海灯と区別材の表示がある	— — —	—	
		救命胴衣格納庫点検シール、一部剥がれあり			
	総評	（評価）			

安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

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・ハット情報の収集・活用

D

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

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等

運輸安全マネジメント制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練や現場要員の技能の維持・向上の教育・訓練については、以下のとおり、PDCAサイクルを機能させることが重要

P　〇〇教育・訓練年間計画の作成・周知

各教育・訓練担当部署での
企画・立案　→　社内周知

ポイント
- 経営トップ、安全統括管理者等も対象
- 運輸安全マネジメント制度の趣旨等の理解を深める研修
- 計画的に実施

D　〇〇教育・訓練の実施

年間計画に沿って各部署や
研修施設で教育・訓練実施

C　〇〇教育・訓練の効果・有効性のチェック

（教育・訓練の効果・有効性の把握検証等の取組み例）
- 教育・訓練実施後、参加者にアンケートや実技・筆記試験等を実施し、当該教育・訓練自体の課題等を把握
- 現場巡回、内部監査等で教育・訓練実施後、参加者の実践状況を把握
- 教育・訓練実施後、参加者の上司が参加者の実践状況を把握　など

A　〇〇教育・訓練の内容・手法等の見直し

検証・評価の結果 → 各種教育・訓練のカリキュラム、実施方法の見直し →
次年度の教育・訓練年間計画に反映

内部監査について

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

D

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

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

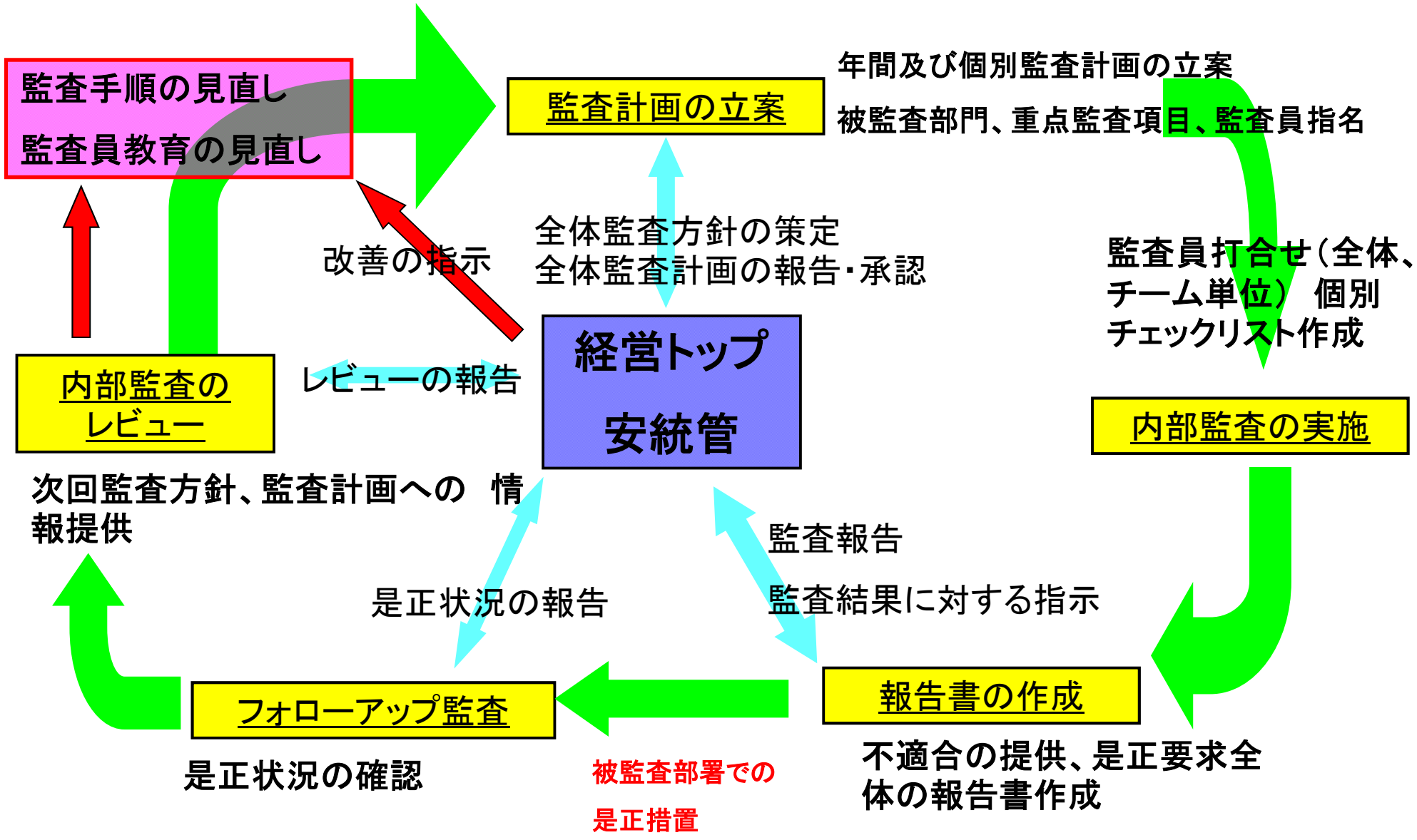
⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

内部監査の流れ


監査手順の見直し
監査員教育の見直し
監査計画の立案
年間及び個別監査計画の立案
被監査部門、重点監査項目、監査員指名
改善の指示
全体監査方針の策定
全体監査計画の報告・承認
監査員打合せ（全体、チーム単位） 個別チェックリスト作成
内部監査のレビュー
レビューの報告
経営トップ
安統管
内部監査の実施
次回監査方針、監査計画への 情報提供
監査報告
監査結果に対する指示
是正状況の報告
フォローアップ監査
報告書の作成
是正状況の確認
被監査部署での是正措置
不適合の提供、是正要求全体の報告書作成

内部監査の留意事項

- 手順書の作成
- **少なくとも1年毎に実施**
- 範囲は安全管理体制全般とし、**経営トップ、安全統括管理者等**及び必要に応じ現業実施部門に対し実施
- **被監査部門等の取組状況、過去の監査結果等を考慮して**監査方針、重点監査項目等を含めた内部監査計画を策定
- 是正措置、フォローアップの確実な実施
- 監査体制、監査要員についての見直し

監査基準 → 安全方針、社内規程、各種手順等が確立されているか（←文書、証言）

適合性 → 関係法令、社内規程等（方針・手順を含む）に適合しているか（←サンプリング（現場での確認、記録））

有効性 → PDCAサイクルが回っているか
効果が上がっているか

注：不具合を発見した場合、必要に応じて矢印をさかのぼることも必要

マネジメントレビューについて

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮

安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、
安全方針に沿って、安全重点施策
（安全目標・取組計画）を策定

P

D

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

C

⑪内部監査

安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施
（重大事故等の場合随時）

A

⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

マネジメントレビュー（安全管理体制全般の見直し）

少なくとも年に1回、事業者における安全管理体制全般について、経営トップの主導のもと、包括的に評価するもの
（※ 事業者の安全管理体制全般のPDCAサイクルのAの取組み）

マネジメントレビューに必要な情報（インプット）

安全管理体制の実施状況に関する必要な情報を網羅的に収集・整理

（例えば）
・輸送の安全に関する目標や計画の達成状況・進捗状況
・安全管理体制に係る内部監査の結果
・事故・トラブル等の発生状況
・現場や利用者からの意見・要望
・保安監査結果
・運輸安全マネジメント評価結果
・その他、安全管理体制上の課題等

マネジメントレビュー実施

（方法その1）
・経営トップが出席する会議体（見直し会議等）で審議・決定

（方法その2）
・安全統括管理者が左記情報を取りまとめ、経営トップに報告→経営トップが適宜見直しを指示

マネジメントレビューの結果（アウトプット）

改善の必要性、方向性、実施時期等を決定

（例えば）
・安全方針の改正・維持の決定
・次年度の安全重点施策（安全目標・取組計画）の策定の決定
・安全管理規程その他安全に関する各種手順書・マニュアルの見直し・維持の決定
・安全の組織体制の見直し・維持の決定
・安全投資計画の見直し・維持の決定　など

ポイント：経営トップが主体的に関与・実施！

小規模事業者の内部監査・マネジメントレビュー

少なくとも年１回は安全目標の達成状況等を自己チェックリストを参考にしながらチェックし、問題があれば必要な対応を実施する。

上記取組みを記録して、これからの安全に関する取組みに活用する。

海運事業者用「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」の例

（※）安全統括管理者は、以下のチェックリストを活用し、年に１回は自社の運輸事業の安全の取組状況を定期的に確認しましょう。また、チェックリストは記録・保管し、次回のチェックの際、昨年との比較を行いましょう。

	自己点検チェックポイント	判定	点検日　年　月　日 特記事項
1.	代表者（経営者）は、法令を守ること、安全を最優先とすることなどの考え方を盛り込んだ安全方針を作っているか		
2.	代表者（経営者）は、安全方針を周知徹底しているか		
3.	代表者（経営者）又は安全統括管理者は、安全方針を実現するため、１年ごとに安全重点施策（安全目標）を作っているか		
4.	安全運航に努め、安全重点施策（安全目標）を達成したか		

平成○○年度事故・トラブルの発生状況

発生日時	発生場所	事故・トラブルの概要	再発防止のため実施した措置の概要

安全の確保の状況の点検の結果判明した問題とその解決のため対応した状況

判明した問題	実施日	解決のため対応した状況

「小規模海運事業者における安全管理の進め方」にサンプル掲載

3. 運輸安全マネジメント制度に関する参考資料について

ホームページでの参考資料の公表

国土交通省のホームページ（ http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html）で運輸安全マネジメント制度に関する参考資料を公表しています。

運輸安全マネジメント制度の解説ビデオを公開

運輸事業者の皆様に向けて、運輸安全マネジメント制度を解説したビデオをホームページ（YouTube）にて公開いたしました。

（1）運輸安全マネジメント制度の概要と評価の実際（20分）

本ビデオは、運輸安全マネジメント制度の制定経緯や「PDCAサイクル」を回すことにより運輸事業者における安全管理体制の「継続的な見直し、改善」を図ることなど、制度に関する内容について、実際に評価を行っている運輸安全調査官が模擬の評価を行い、解説するビデオとなっております。

（2）運輸安全マネジメント制度の内部監査の概要と実例（28分）

本ビデオは、ガイドラインに示された項目の1つである内部監査について、「その取組の具体的手法、インタビュー方法、有効性のチェック等をどのように行えばいいか」との質問が運輸事業者から多く寄せられたことを受け、運輸安全調査官が内部監査におけるポイントの解説や模擬の内部監査を実施したビデオとなっております。

解説ビデオは国土交通省ホームページに掲載中です。URL：http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000022.html
（国土交通省TOPページ⇒運輸安全政策⇒トピックス）

シンポジウム2011の開催（参加無料）

国土交通省ホームページで受付中　（http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_tk_000007.html）

受付期間：10月6日（木）10：00～11月2日（水）16：00

1．テーマ

ほめる文化としかる文化

2．日程・場所

日時：平成23年11月28日（月）
13：30～17：30（開場12：30）

場所：ゆうぽうとホール　（品川区西五反田8－4－13）
（定員1，800名　「五反田」駅下車　徒歩5分）

3．プログラム

主催者挨拶	13：30～13：35（5分）
特別講演	13：35～13：55（20分）
基調講演	13：55～15：25（90分）
～休憩～	15：25～15：45（20分）
パネルディスカッション	15：45～16：15（105分）
①運輸事業者より取組の紹介（30分）	
②意見交換（75分）	
閉会	17：30

ディスカッション（昨年度）

◎特別講演（20分）

「東日本大震災時の対応について」

村山 洋一　日本貨物鉄道株式会社 専務取締役 ロジスティクス本部長

◎基調講演（90分）

「認めることで“やる気”を引きだす」

太田 肇　同志社大学政策学部教授

◎パネルディスカッション（105分）

①運輸事業者より取組の紹介（30分）

1．日本交通株式会社
2．オーシャントランス株式会社

②ディスカッション（75分）

<パネリスト>

太田　肇	同志社大学政策学部教授
川鍋　一朗	日本交通株式会社　代表取締役社長
畠山　明秀	日本交通株式会社　品川営業所長
髙松　勝三郎	オーシャントランス株式会社　代表取締役社長
宮島　英明	オーシャントランス株式会社 フェリー「おーしゃんうぇすと」 一等航海士
森　雅人	国土交通省大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官

<コーディネーター>

木場　弘子	キャスター・千葉大学教育学部特命教授

運輸安全セミナーの開催（参加無料）

運輸安全マネジメント制度の理解を深めるための「公開セミナー」を運輸事業者の安全担当部署に所属される方に向けて、本省では月に一度、地方運輸局では年1回程度開催しております。

1. ガイドラインセミナー

「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～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」（以下、「ガイドライン」という。）について、安全管理体制全般の構築・改善を推進するための取組のねらいや取組方法を項目毎に参考例を示しながら具体的に解説します。

2. 内部監査セミナー

ガイドラインの内、「内部監査」について、組織体制、内部監査員の選出、内部監査計画の立案、監査技法といった内部監査を実施するために必要な基礎を具体的に解説します。

3. リスク管理セミナー

ガイドラインの内、「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」の項目について、事故の再発防止等に関する「リスク管理」に係る情報の収集、分類、分析方法から分析結果を活用する手法を具体的に解説します。

今後のセミナー開催予定

■本省開催分（確定）

- ガイドライン　：12月14日，1月18日
- 内部監査　　：12月15日，1月19日
- リスク管理　　：12月16日，1月20日

■地方運輸局開催分（予定）

- 北信越運輸局　：12月
- 近畿運輸局　　：1月
- 中部運輸局　　：2月

セミナーの開催日程の最新情報は国土交通省ホームページにて公開中です。

参加のお申込は、インターネットにて！

URL：http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/seminar.html

（運輸安全ホームページ左下のバナーをクリック！）

メルマガ「運輸安全」の配信

経　緯

○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を行っていくため、平成20年1月より事業者等に対して配信を開始。
○奇数月末に発行。バックナンバーは国土交通省運輸安全ホームページに写真付きで公開中。
　URL：http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html
○読者は運輸事業者の他、コンサル、記者、学生など。

内　容

○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。
○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
○運輸安全取組事例の紹介
○事故、ヒヤリ・ハット情報の中から
○運輸安全の新技術紹介

配信購読希望の皆様へ

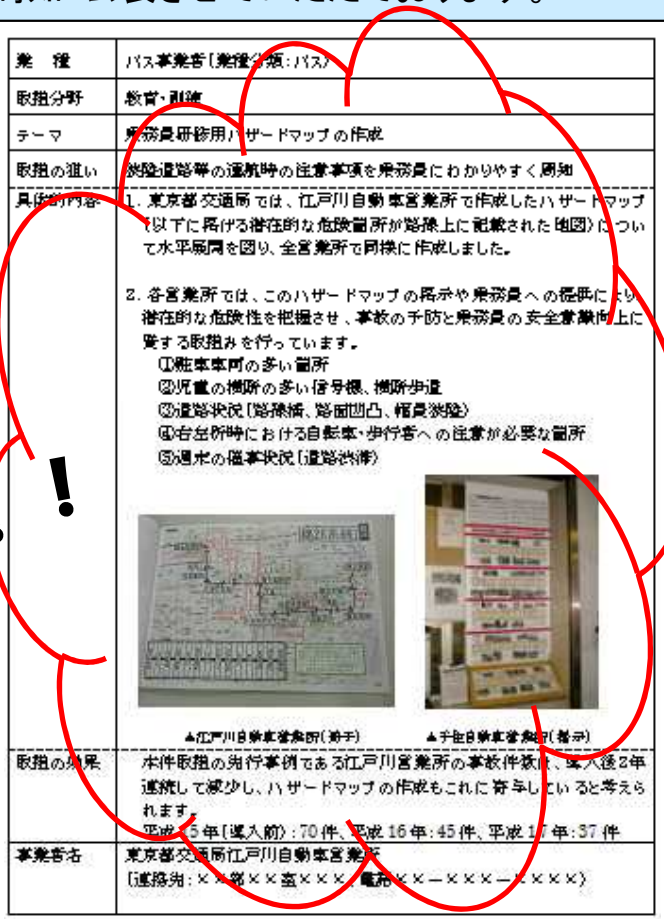
○配信を希望される方は、本メールマガジンHPの「配信登録・登録解除について」よりお手続きください。
　URL：http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html

（運輸安全ホームページ左下の
バナーをクリック！）

運輸安全取組事例の公開

運輸安全マネジメント評価等を通じて知り得た運輸安全情報の中で、運輸事業者において安全性が向上した事例、取組に苦慮された事例等を事業者のご協力のもと、「運輸安全取組事例」として周知・公表させていただております。

事例をクリック！！



業　種	バス事業者（業種分類：バス）
取組分野	教育・訓練
テーマ	乗務員研修用ハザードマップの作成
取組の狙い	狭隘道路等の運航時の注意事項を乗務員にわかりやすく周知
具体的内容	1．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ました。 2．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組みを行っています。 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（路線幅、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過去の傾事状況（道路渋滞） ▲江戸川自動車営業所（掲示）　▲千住自動車営業所（掲示）
取組の効果	本件取組の先行事例である江戸川営業所の事故件数は、導入後2年連続して減少し、ハザードマップの作成もこれに寄与していると考えられます。 平成15年（導入前）：70件、平成16年：45件、平成17年：37件
事業者名	東京都交通局江戸川自動車営業所 （連絡先：××県××室×××、電話××－××××－××××）

取組事例は、国土交通省ホームページで公開中です。
URL：http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html

（運輸安全ホームページ左下のバナーをクリック！）